PARIS FONTAINEBLEAU

Osenat

LYON - DIMANCHE 10 NOVEMBRE 2013

PARIS FONTAINEBLEAU

Osenat

Vente aux enchères

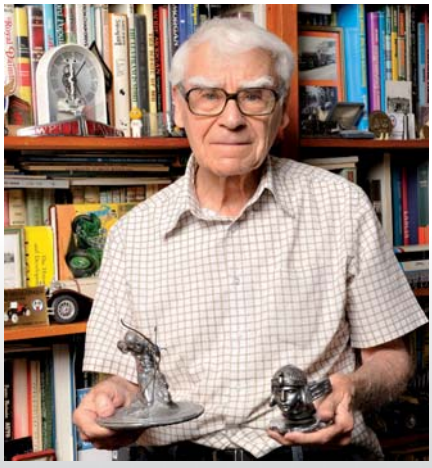
Dimanche 10 novembre 2013, 14 heures

Salon ÉPOQU'AUTO Lyon

EUREXPO (Lyon-Chassieu)

Parc des Expositions International de LYON

AUTOMOBILIA : COLLECTION LUCIEN LOREILLE



Automobilia

Mario MONTANARO
+33 (0)6 71 27 36 01
pour les lots 1 à 158, 203 et 217
montanaro.osenat@orange.fr

Autos

Thomas BROMEHEAD
07 70 38 59 16
pour les lots 202, 204, 206, 208, 210, 212, 214, 220, 222 et 223
t_bromehead@yahoo.fr

Patrice MOREAU
+33 (0)6 80 72 72 75
pour les lots 207 et 218
moreau.osenat@orange.fr

Moto

John SILBERMAN
+33 (0)6 66 52 01 76
silbermanjh@gmail.com

Canot

Patrick DEVILLARS
+33 (0)6 13 33 33 47
pdevillars@orange.fr

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

AUTOMOBILES, CANOTS ET MOTOS DE COLLECTION,

CONTACT
+33 (0)1 80 81 90 10

Jean-Pierre OSENAT
Président
Commissaire-Priseur

Stéphane PAVOT
Directeur du Département
Automobiles de Collection
+33 (0)1 80 81 90 10
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot.@osenat.com

Amélie VILLAME
Administration des Ventes
+33 (0)1 80 81 90 60

VENTE
Dimanche 10 novembre 2013
à 14 heures

SALON ÉPOQU'AUTO
Parc des Expositions
International de Lyon

EXPOSITIONS PUBLIQUES
SALON ÉPOQU'AUTO
EUREXPO LYON-CHASSIEU
Parc des Expositions International de Lyon
Vendredi 8 novembre de 10 h à 20 h 30
Samedi 9 novembre de 9 h à 19 h
Dimanche 10 novembre de 9 h à 12 h

Ordres d'achat / Enchères téléphoniques
Nous sommes à votre disposition
pour organiser des enchères téléphoniques
pour les automobiles, les motos
et canots inscrits dans cette vente
Tél. +33 (0)1 80 81 90 10
Fax +33 (0)1 80 81 90 38

Consultez nos catalogues
et laissez des ordres d'achat sur
www.osenat.com

CONDITIONS DE VENTE
La vente est soumise aux conditions générales imprimées en fin de catalogue

www.osenat.com

English version available on
www.osenat.com

Automobilia

26

1. **LA VIE LYONNAISE**
Lot de 1919 à 1969 quasi complet (manque l'année 1937 et incomplet de 1938 à 1942) 200 / 400 €

2. **LES ANNALES SPORTIVES DE LYON ET DU SUD-EST**
Lot de 7 numéros de 1914 dont le numéro spécial du Grand Prix de l'ACF 1914 50 / 80 €

3. **L'AUTOMOBILE**
Collection complète du numéro 1 au numéro 366 soit de 1946 à 1976 350 / 450 €

4. **MOTOR UND SPORT et MOTOR SHAU**
Lot de 10 revues allemandes des années 1936, 1938, 1939 et 1940 150 / 250 €

5. **MARSEILLE AUTO**
Lot de 50 numéros de la revue de l'Automobile Club de Marseille entre 1924 et 1933 100 / 150 €

6. **EN AUTO**
Lot de 27 numéros comprenant une suite du n°1 au 17 (3/1924 à 7/1925) et 10 numéros de 1926 et 1927 60 / 90 €

7. **AUTOCARROSSERIE et EQUIPEMENT AUTOMOBILE**
Lot de 21 numéros de ces revues consacrées à la carrosserie automobile, entre 1931 et 1938 250 / 350 €

8. **ENGLEBERT MAGAZINE**
Edition France et Colonies, très beau lot de 42 revues entre le n° 1 et le n° 50, de 1933 à 1950.
On y joint 6 n° de 1931 à 1932 de l'édition Belge 150 / 250 €

9. **LA PRATIQUE AUTOMOBILE**
Lot de 59 revues dont 40 des années 1931 à 1933 (entre n° 581 au n° 628) et 19 entre 1921 et 1922 (entre n°351 et n°377) 150 / 250 €

10. **MOTOR SPORT**
Lot comprenant l'année 1938 complète (12 n°) et 1939 (10 n°), on y joint 9 autres numéros (1931/1940) 50 / 80 €

11. **LE BULLETIN DE L'AUTOMOBILE**
Lot comprenant les numéros de novembre 1928 à juin 1931 (manque 04 / 31) soit 30 n° du n°229 au n°259 80 / 120 €

12. **THE CLASSIC CAR**
Bulletin du Classic Car Club of America, lot du n°1 de 1953 à l'année 1969 soit 17 années complètes on y joint l'année 1972 et 6 autres numéros 150 / 250 €

13. **ANTIQUE AUTOMOBILE**
Publication officielle de l'Antique Automobile Club of America, lot complet comprenant les revues de 1959 à 1986 150 / 250 €

14. **THE VETERAN & VINTAGE MAGAZINE**
Revue mensuelle des connaisseurs en automobile et moto, directeur Lord Montaigu of Beaulieu, collection du n°1 de la première année au n°5 de la 19e année (manque 3 n° de l'année 14 et 1 n° de l'année 15) de 08/1956 à 12/1974, soit plus de 200 revues 200 / 300 €

18

15. **OLD MOTOR & VINTAGE COMMERCIAL**
Lot comprenant les numéros de ce mensuel de août 1963 à juillet 1968 soit du n° 2 de la 2e année au n° 11 de la 5e année, on y joint 5 des 6 premiers numéros de la première et 24 numéros plus récents, soit un total de 99 revues. On ajoute les 11 numéros du Premier Journal consacré aux voitures anciennes 100 / 150 €

16. **ROAD & TRACK**
Collection non reliée de 02/1949 à 09/1961 manque 07/1949 et 02/1953, on y joint 10 n° de 1965/1966 250 / 400 €

17. **MOTOR TREND**
Collection non reliée comprenant les années 1950 à 1962 (il manque les numéros 5/1952, 3 et 8/1953, 9 à 12/1961, 2-3 et 7/1962). On y joint les numéros 10 et 11/1949 et les 6 premiers mois de 1963 250 / 400 €

18. **SPORT AUTO**
Collection complète du n°1 au n° 143, de janvier 1962 à décembre 1973, soit les 12 premières années 400 / 600 €

19. **AAA ou LES 3A**
Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes : Lot des 23 premiers bulletins de ce club lyonnais fondé en 1956 dont Lucien Loreille était l'un des fondateurs et l'un des plus grands contributeurs 100 / 150 €

20. **MOTEURS COURSES**
Collection composée de : pour les années avec 4 n°/an : 3 n°/1954, 4 n°/1955, 3 n°/1956, 3 n°/1957, 3 n°/1958, 2 n°/1959, 4 n°/1962. pour les années avec 6 n°/an : 2 n°/1963, 4 n°/1965, 5 n°/1966, 5 n°/1967, 5 n°/1969, 2 n°/1970, 1 n°/1971 et 1 n° pour 1972; soit un total de 47 n° 250 / 300 €

21. **ARMES et SPORT**
L'année 1905, relié en un volume, soit 24 numéros 100 / 150 €

22. **L'ILLUSTRATION**
Lot comprenant 14 n° "Spécial Salon de l'Auto", de 1921 à 1929 et les années 1931, 1933, 1934, 1936 et 1938 100 / 150 €

23. **LA VIE AUTOMOBILE**
Collection des numéros parus entre 1906 à 1955 non reliés sous emboitage, avec couvertures et publicités, quasi complète, soit un linéaire de 2,35 m 1 000 / 1 500 €

24. **MOTORS**
Collection comprenant 13 cartons de février 1936 à août 1939 avec 6 n°/cartons + 2 cartons pour les années 1922 à 1935 150 / 250 €

25. **AUTOCAR**
Collection de 6 cartons comprenant des numéros de 1928 à 1939 avec 10 n°/carton 150 / 250 €

26. **LE FANATIQUE DE L'AUTOMOBILE**
Collection du n°1 au n°150 avec un Prototype-Projet du n° 1 et divers courriers avec Serge Pozzoli 400 / 600 €

38

27 L'AUTOMOBILISTE
Collection complète du n°1 au n°83. Lucien Loreille écrivit beaucoup d'articles pour cette belle revue édité par Maegh 250 / 300 €

28. RTA - REVUE TECHNIQUE AUTOMOBILE : lot de 11 numéros "spécial salon" de 1946 à 1956 60 / 90 €

29. CYCLECARS Très intéressant lot de 20 revues de divers titres, on y joint le livre de Burnat sur les publicités des cyclecars et voiturettes 150 / 250 €

31. CITROËN
Exceptionnel coffret réservé aux concessionnaires de la marque pour la formation des vendeurs, année 1933 concernant les modèles 8, 10 et 15 cv. Édité par l'usine 100 / 150 €

32. LÉON PAULET
Exceptionnel ensemble de 7 plans originaux sur calques à l'encre de chine, signés et datés de 1921 à 1927, provenance la Société d'exploitation d'établissements métallurgiques mécaniques 200 / 300 €

33. MONET-GOYON
Superbe catalogue très grand format, certainement destiné aux concessionnaires, daté 1931 100 / 150 €

34. L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
1933 et 1934 : publication mensuelle, les années sont reliées en deux volumes 100 / 150 €

35. LES DOSSIERS COMPLETS DE RENE BELLU
Très beau lot en 4 volumes sous forme de classeurs, pages en "papier photo", sur les marques BUGATTI, PANHARD, SIMCA et VOISIN. À signaler, trois cartes de l'auteur à Lucien Loreille avec des remerciements 100 / 150 €

36. CARROSSERIE
Labourdette: *un siècle de carrosserie française; Cars & Coachbuilding* par George Oliver et The Designers par Setrick 200 / 300 €

37. CARROSSIERS ALLEMANDS
Lot de 3 livres sur les carrosseries Erdmann und Ross, Wendler et un généraliste 100 / 150 €

38. CARROSSIERS ITALIENS
Lot comprenant 6 livres : *PININFARINA Master Coachbuilder et Architect of cars*, éd. Dalton Watson; PININFARINA 1930 / 1980, éd Edita Vilo; Touring, éd EPA; Zagato, éd Automobilia et un autre éd. EA. 200 / 250 €

39. AUTOMOBILES ALLEMANDES
Lot de 9 livres sur les marques suivantes : Adler, Audi, BMW, Borgward, Ford, Horch et Maybach 200 / 250 €

40. AUTOMOBILES BELGES
Lot comprenant 6 livres : Minerva (2), FN (pour les 75 ans de la marque), 60 ans de compétition automobile en Belgique, Histoire de l'automobile Belge et livre d'or du Salon de l'automobile 120 / 180 €

57

41. ALFA ROMEO, FERRARI, LAMBORGHINI
Lot de 3 livres : Alfa romeo "catalogue raisonné" par Altieri / Lurani en 2 volumes avec coffret, éd Automobilia 1982; Ferrari Automobili 1947-1953 par Milanta-Orsini-Zagari, éd Olimpia 1985; Lamborghini par Bellu, éd EPA 1987 150 / 200 €

42. ASTON MARTIN
lot de 4 livres sur la marque avec notamment le "Frostik" et le "Dudley Coran" 150 / 200 €

43. AC, ALVIS, AUSTIN, ALLARD Très beau lot de 13 livres : 3 sur Alvis, 2 sur AC, 2 sur ALLARD, 4 sur l'Austin Seven... 150 / 200 €

44. BENTLEY : lot de 4 livres avec notamment le "Green" 100 / 150 €

45. CONNAUGHT, FRAZER NASH, GINETTA, HRG, JENSEN, JOWETT, LANCHESTER, LEA FRANCIS, MARCOS, MG : très beau lot de 13 livres 150 / 200 €

46. FIAT : lot de 5 livres dont Mes 40 ans chez Fiat de Dante Giacosa et un beau livre édité en 1957 par l'usine pour le 100e anniversaire de la naissance de Giovanni Agnelli : Ligne Fiat 100 / 150 €

47. ISOTTA FRASCHINI, LANCIA, OM : lot de 4 livres dont le Lancia de "Frostick", on y ajoute le "Ballantines" Isotta Fraschini 150 / 200 €

48. JAGUAR, DAIMLER : lot de 4 livres dont le "Frostick" 80 / 150 €

49. MERCEDES BENZ lot de 8 livres sur la marque, dont le "Frostick" 100 / 150 €

50. MORGAN lot de 5 livres 50 / 80 €

51. OSCA, MASERATI, CISITALIA : lot de 3 livres 200 / 250 €

52. RENAULT : lot de 5 livres, on y joint 3 plans de C H Tavard sur l'Etoile Filante, la 90CV course et la 40CV des records 60 / 90 €

53. ROLLS ROYCE lot de 6 livres: chez Dalton Watson : Rolls Royce in American, éd. 1975; Those elegant Rolls Royce, rééd. 1973; Rolls Royce The elegance continues, éd. 1973; Coachwork on Rolls Royce 1906-1939, éd. 1975; chez Aracdia, Rolls Royce the Living Legend, éd. 1958; The Magic of the Name par Harold Nockolds, rééd. 1957 150 / 200 €

54. RILEY, TRIUMPH, TVR, VAUXHALL, WOLSELEY : lot de 11 livres 100 / 150 €

55. TIMBRES POSTE Collection de 3 albums comprenant des timbres poste, des tickets d'entrée du Salon de l'auto de Paris, Turin, Genève, et autres. Plus de 1 500 pièces 100 / 150 €

56. MATHIS Belle assiette avec son "porte-assiette à griffes invisibles". Décors petites voitures c1921, Sarreguemines 50 / 80 €

57. Jouet CITROEN C6 Châssis démontable, c1930. Une fusée cassée mais la roue est présente avec son frein. Longueur 400 mm 200 / 300 €

80

84

58. CITROEN lot de 2 miniatures NOREV "les protos 2 CV" au 1/43e en série limitée, dont une pour le 40e anniversaire du Musée de La Rochetaillée et l'autre étant une série numérotée (n°4418) de 1990
50 / 80 €

59. FERRARI modèle 410 Super America (Bandaï, made in Japan), jouet à friction acheté par Lucien Loreille en décembre 1962 à Naples
80 / 120 €

60. NISSAN modèle CEDRIC, jouet à friction, 1962. Long 250 mm
50 / 80 €

61. RENAULT et ROLLS ROYCE
Lot comprenant une R4 (long. 190 mm, Joustra, années 60) et une ROLLS ROYCE (long. 270 mm, Made in GB), carrosseries en plastique
80 / 120 €

62. BERLIET
Camion en tôle Jouet Mont Blanc type GLR avec chauffeur c1954, benne basculante, roues arrière jumelées, remontage mécanique, longueur 37,5 cm, manque pare-chocs avant et un phare, on y joint un Berliet Diesel plateau bâché, en aluminium coulé, long 135 cm
80 / 120 €

63. BADGES
Lot de 15 insignes rares dont les dessins sont signés Lucien Loreille. Belle qualité, la plupart des années 60, édité par AUGIS ou FIA
100 / 150 €

TOUS LES CATALOGUES PRÉSENTÉS SONT DES ORIGINAUX.

80. ABARTH
Lot composé de 15 documentations : une brochure rare sur les records de l'*Abarth Pininfarina 750 de 1957* (22p, en italien, nombreuse photos), et sur les modèles *750, 595, 850, 1000, 2300, Simca-Abarth*, on y joint un superbe porte folio avec 5 affiches-doc sur les modèles *1000SP-OT1300, 595SS-695SS, OT1000, 850TC, OTR1000* et divers (tarifs,...).
300 / 400 €

81. ALFA ROMEO
Documentation générale des types *RM Tourisme et Sport, RL Tourisme et Grand Sport*, cachet du 29/10/1934, 16 p, français; un dépliant pour les mêmes modèles cachet du 30/09/1925, 12 p, français (la RL Grand Sport est devenue la RL Super Sport); documentation sur la nouvelle 1500cc 6 cylindres (avec palmarès de 1921 à 1926) cachet du 05/01/1927, 4p français.
100 / 150 €

82. ALFA ROMEO
6C 1750 Gran Sport et 6C 1750 Gran Turismo Compressore, deux documentations rares en mauvais état, la première en français (c1931) et la seconde en allemand (c1932).
100 / 150 €

83. ALFA ROMEO
8C 2900B, rare documentation en état très moyen 1936, 4p, français ; liste des prix datée du 27 / 10 / 1937, 2p, italien; *catalogue de la 6C2300B 1938*, 6p, français.
200 / 300 €

84. ALFA ROMEO
6C2500, un lot de 4 documents: *un dépliant Gran Turismo 3 carburatori* (c1951, 4p, 4l) documentation sur la "*Freccia d'Oro*" (2p, français), sur la Supersport cabriolet (2p, français) et un tiré à part de la "*Revue Automobile*" 1950 (4p, français) on y joint une photographie d'un coupé Touring et une belle affiche "*Alfa Romeo Campione del Mondo 1950*" avec photos et palmarès.
200 / 300 €

85. ALFA ROMEO
1900 CSS (8p, allemand); *1900 Super berline* (8p, italien); *1900 berline et Corto avec TI* (4p, allemand); *1900 berline et Corto avec TI* (4p, allemand); *dépliant-affiche 1900 Berline, Corto et Lungo* (8p, 4 langues); 1900 berline (4p, 4 langues); 1900 TI (2p 4 langues); 1900 "Primavera" (1956, 8p, italien).
150 / 200 €

86. ALFA ROMEO
Giulietta et Giulia SPIDER : bel ensemble comprenant 7 documentations dont *Spider et Spider veloce* (1957, 8p, français); *la joie de posséder une Alfa Romeo* (1960, 8p, français); *Spider* (1957, 8p, allemand); *sur la Giulia Spider et la 2600 Spider* (1964, 16p, français).
100 / 150 €

87. ALFA ROMEO
Giulietta SPRINT : bel ensemble comprenant 10 documentations dont *Sprint* (1954, 4p, italien); *Sprint et Sprint Veloce* (8p, français); *Sprint* (1958, 8p, français); *la joie de posséder une Alfa Romeo* (1961, 8p, français).
100 / 150 €

88. ALFA ROMEO
Giulietta BERLINE : ensemble de 4 documentation sur les *1300 cc berline et TI*, un dépliant 8 pages italien 1962; *T.I.* : dépliant 6 pages anglais 1958; berline : dépliant 6 pages, 1957, italien et dépliant 1957, 8 pages, français.
100 / 150 €

89. ALFA ROMEO
2000 bel ensemble de 5 documentations concernant le *Spider* (1961, 8p, français), le *coupé Sprint* (16p, salon du Turin) et la *Berline* (1957, 6p, italien; 1959, 4p, italien et 1961, 8p, français) on y joint une intéressante description sur les *caractéristiques avantageuses de la berline* (4p italien).
100 / 150 €

90. ALFA ROMEO
2600, bel ensemble de 10 documentations : *2600 SZ* dépliant (6p, italien); *Berline Sprint et Spider* (1962, 16p, français); *Sprint et Berline* (1964, 24p, français); *Berline* dépliant (1962, 8p, italien) et 4p en anglais; *Sprint* (1966, 4p, italien) et 4 feuillets "*caractéristiques*" sur les 4 modèles en 4 langues.
150 / 200 €

91. ALFA ROMEO
GIULIA Berline TI 1300 et 1600, berline Super 1300 et 1600, Sprint GTA, Sprint GT et GT Veloce, lot comprenant un assortiment de 18 documentations (1962 / 1966) concernant tous ces modèles on y joint une brochure sur le Spider 1600.
200 / 250 €

100

102

104

105

92. ANSALDO
c1925, une brochure sur la gamme et c1928, brochure commerciale sur les modèles 14 et 15, en français. 50 / 80 €

93. ASA
c1965, lot de 5 brochures commerciales sur les types *1000 GT coupé et spider* (cachet garage Lyon), *le modèle 411* (cachet de Philippe Ernest) et le *Coupé Spider Roll-Bar 613*. 200 / 300 €

94. ATS
c1962, *Automobili Turismo Sport*, superbe brochure commerciale sur les modèles *2500 GT et GTS*, en français, *TRÈS RARE*. 150 / 200 €

95. AUREA
c1923, rare marque fabriquée par la F.A.T.A (Fabbrica Anonima Torinese Automobili), lot comprenant *5 belles photos* signée P Canonica, *une enveloppe, une brochure commerciale et une notice d'entretien*. 100 / 150 €

96. BIZZARRINI
c1965, lot de 4 documentations commerciales sur les types *5300 GT Strada et 1900 GT Europa*, en Italien et en Français 150 / 200 €

97. CEIRANO
c1924, lot de 2 brochures commerciales, modèles S150 (italien) et 15 / 25 HP (3 langues). 80 / 120 €

98. CHIRIBIRI
c1924, catalogue de 6 pages sur le modèle *MONZA types Sport et Grand Sport, 1500cc 2 ACT*, en français. 60 / 80 €

99. CISITALIA
Lot comprenant un dossier de presse 1947, la documentation sur le modèle 505 (5 langues, 4p) c1953, sur le modèle 202 / D (5 langues, 4p) 1952 et la documentation sur les *Cisitalia 202 Coupé "Mille Miglia", "grand Sport", Spyder biposto 4p 1947*. On y joint deux feuillets *750GT et 850 Coupé Spyder*. 250 / 350 €

100. DE TOMASO
Lot comprenant les documentations suivantes : *Pantera GTS, Deauville et Longchamp* (chacune en 4p et 4 langues), *Mangusta* (2p, par l'importateur français Jacques Charrier), 2 documentations "*Gamme*". On y joint un tarif 1975 et une documentation-affiche. 200 / 300 €

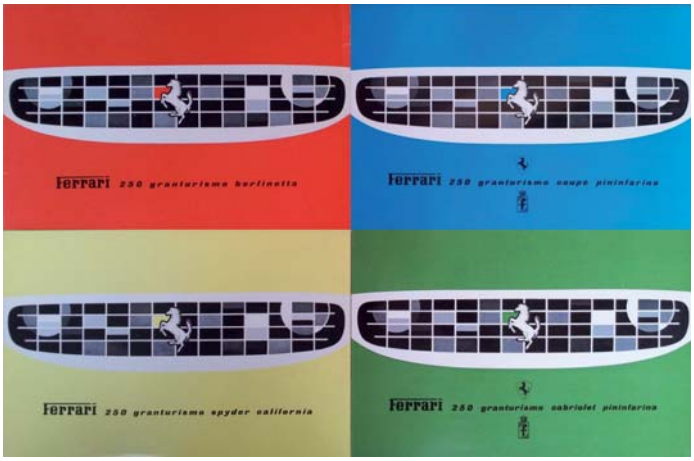
101. DIATTO
c1923, lot comprenant une très belle photo d'un "*Tipo 20*" signée Strazza "*photo reportage*" Milano, une brochure sur le modèle 4DA (français) et un plan "*bleu d'usine*" du châssis tipo 20 daté du 07/12/1922. 60 / 80 €

102. FERRARI
1947 Bel exemplaire de ce qui doit être la première "vraie" documentation commerciale de la marque avec voitures de route et de course. La photo représente Raymond Sommer vainqueur au général du GP de Turin couru le 12/10/1947. La voiture est la 159 S présentée comme une "166 Inter", elle battit ce jour là les Delahaye, Talbot et Maserati. Cette victoire convaincra Ferrari d'éditer ce dépliant commercial avec une photo pour vendre ses voitures de sport et de course. Cette course se retrouvera sur les catalogues suivants en haut du palmarès. La première voiture Ferrari fut la 125 S de 1947. Elle fut remplacée par la 159 S qui deviendra la 166 S. 4 pages en italien, présentant les versions 166 Inter, 166 Sport et 166 Corsa. *EXTREMEMENT RARE*. 400 / 500 €

103. FERRARI
1948 Catalogue dépliant 8 pages sur la *166 Sport, Inter, Formule 2 et Mille Miglia*, publiée en italien après le 18 juillet 1948 et la victoire de Sommer à Reims mais avant le 12/9/1948. Pour le GP de Stockolm c'est Biondetti qui est marqué vainqueur au général mais la course fut remportée par Bira sur Gordini qui fut disqualifié (ce qui explique le dépliant) mais il fut réinstallé vainqueur un an plus tard. Palmarès avec 8 courses. *TRES RARE*. 250 / 350 €

104. FERRARI
1948 Catalogue sur la 166 Inter, publiée en italien après le 14 novembre 1948 et la victoire de Bracco à la Course de Côte Vermicino-Rocca di Papa mais avant le 13/2/1949. 4 pages. Palmarès avec 10 courses et les records de Monthléry. *TRES RARE*. 300 / 400 €

105. FERRARI
1949 : catalogue sur la 166 Inter, publiée après le 25/09/1949 en italien. 4 pages. A noter dans le palmarès au dos, aucune des victoires du 4e trimestre 1949, cette documentation doit donc être datée du début d'octobre 1949. Palmarès avec 36 courses et les records de Monthléry. *TRES RARE*. 250 / 350 €



106

111

106. FERRARI
250 GT ou 250 Granturismo : lot de 4 documentations 4 pages sur les modèles 250 GT spyder California, Cabriolet et Coupé Pininfarina en français et 250 GT Berlinetta en italien. 300 / 400 €

107. FERRARI
250 GT ou 250 Granturismo : lot de 2 documentations 4 pages sur la 250 GT en Italien, c1955 et 250 GT en espagnol, c1957. 200 / 300 €

108. FERRARI
250 GT ou 250 Granturismo : lot de 2 documentations en français : *250 GT 2+2, 8 pages, c1961 ; 250 GT Coupé PF*, 4 p, c1959. 200 / 300 €

109. FERRARI
212 : 1953, dépliant 8 pages en français, avec palmarès de 1947 à 1952. Lucien Loreille a ramené cette documentation du Salon de Genève le 14 mars 1953. 250 / 350 €

110. FERRARI
375 AMERICA et 250 EUROPA : documentation 8 pages, italien, non datée, c1954. 200 / 250 €

111. FERRARI
750 MONZA 500 MONDIAL 250 EUROPA : très beau catalogue regroupant ces 3 modèles, en français, 10 p, c1955. 300 / 400 €

112. FERRARI
410 SUPERAMERICA : catalogue 4 p, italien, non daté, c1956 200 / 300 €

113. FERRARI
330 GTS, 330 GTC, 330 GT et 330 GT 2e série : belle suite de 4 documentations. *330 GTS et 330 GTC* : dépliant 3 volets 1966, 3 langues; *330 GT et 330 GT série 2* : catalogue 8 p, 3 langues, le série 2 est daté 1966. 200 / 250 €

114. FERRARI
275 GTB et 275 GTB4 : dépliant 3 volets, 3 langues de 1966 pour la GTB4 et 4 p, 3 langues, non daté pour la GTB. 250 / 350 €

115. FERRARI
365 GT 2+2 : dépliant 8 pages, 3 langues, 1968. 100 / 150 €

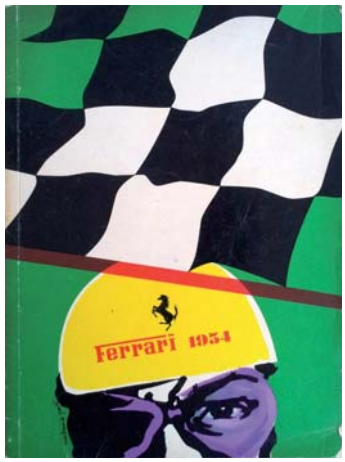
116. FERRARI
365 GTC4 et 365 GT4 2+2 : 2 catalogues en 3 langues, le GTC4 est en porte folio et comporte 9 photos, 3 langues, 1971 100 / 150 €

117. FERRARI
365 GTB4 : catalogue de la Daytona, 3 langues, 1972. 100 / 150 €

118. FERRARI
DINO 246 GT et GTS : lot de 3 catalogues type dépliant, en 3 langues, daté de 1970 pour GT et 1973 pour GTS. 150 / 200 €

119. FERRARI
1969 et 1978 : lot de 2 catalogues type "Gamme générale". 12 pages, 3 langues, 1968 (206 GT, 365 GTB4, 365 GT2+2, GTS et GTC) et 20 pages, 3 langues, 1977 (208GT4, 308GT4, 308 GTB et GTS, BB 512, 400i Auto et les versions US). 100 / 150 €

122



123

120. FERRARI
Exceptionnelle Lettre de l'Usine à Lucien Loreille datée du 9 mai 1956. Elle est signée par le fils d'ENZO FERRARI, ALFREDO FERRARI (1932/1956) un peu plus d'un mois avant sa mort survenue le 30 juin 1956. Il était surnommé DINO. Cette lettre résume parfaitement la passion de Lucien Loreille pour les documentations automobiles. Elle répondait à sa demande du 4 mai par courrier pour recevoir des brochures commerciales. Ferrari répondait favorablement à sa demande et retournait les 100 Lires que Lucien avait dû inclure pour être sûr d'obtenir une réponse favorable. 100 / 150 €

121. FERRARI
1951 : Annuario (yearbook ou annuaire), intéressante et belle publication de l'usine sur l'année écoulée, palmarès, photos...
TRÈS RARE. 500 / 700 €

122. FERRARI
1953 : Annuario (yearbook ou annuaire), intéressante et belle publication de l'usine sur l'année écoulée, palmarès, photos...
TRÈS RARE. 300 / 400 €

123. FERRARI
1954 : Annuario (yearbook ou annuaire), intéressante et belle publication de l'usine sur l'année écoulée, palmarès, photos...
TRÈS RARE. 200 / 300 €

124. FLIRT
c1913, documentation de cette marque de l'ingénieur Pestalozza, modèle *20-30 HP*, en français.
TRÈS RARE. 50 / 80 €

125. FORD ITALIANA
c1965, lot de 3 documentations commerciales sur *ANGLIA-TORINO* 50 / 80 €

126. FUSI FERRO
1948, modèle AURORA 8, lot rare comprenant un feuillet promotionnel et descriptif ainsi que 3 photos prises au Salon de Turin de ce prototype 8 cylindres 1100cc à conduite centrale proposant 6 places et un pavillon en plexiglass 70 / 90 €

127. GHIA
Très beau lot comprenant les brochures des modèles *450 SS, L 6.4, 1500 GT et 1500 GT 1963*, sont inclus les dossiers de presse des salons de Genève 1967 (450SS, Vanessa, De Tomas Pampero, Maserati Ghibli), 1969 (Serenissa, Lancia Fulvia 1600 Compétition) et 1971 (les De Tomaso Pantera, Zonda et Deauville). 100 / 150 €

128. GIAUR et GIANNINI
Rarissime *catalogue Giaur de 1953/1954* avec les modèles 750 Sport, 750 Corsa et Berlinetta. On y joint 3 brochures Giannini 850 GT, 1500 GL, 850 Coupé. 150 / 200 €

129. INNOCENTI
Lot comprenant un assortiment de 26 documentations sur les modèles *950, Morris IM3, A40, MiniCooper, Mini Bertone 90 et 120,* on y joint deux exemplaires de "Innocenti News-Letter", une doc-affiche sur la I4 et un tiré à part de Vogue sur la 950. 150 / 200 €

130. ISO
Superbe lot comprenant 8 documentations : *A3 "Grifo"* (4p, francais-comme Bizzarrini 5300), *Iso Rivolta* (8p, français), *Iso Grifo 7 litri* (2p, 4 langues), *Iso Rivolta S4* (2p, 4 langues), *Iso Lele* (1p, 4 langues), *Iso Rivolta et Grifo* en 8p, 4 langues et une autre un A4 plié en 3 (italien), on y joint une photo de presse Iso Rivolta coupé GT Bertone. 150 / 200 €

131. ITALA
Documentation du modèle 61, on y joint une autre sur le modèle 65 (incomplet en mauvais état) 50 / 80 €

132. INTERMECCANICA
1972, lot de 2 documentations sur le modèle *Indra* en allemand plus une description technique en français, un feuillet sur le modèle Italia 50 / 80 €

133. LAMBORGHINI
Lot comprenant 2 documentations sur le modèle *350 GT* (4p, 4 langues) une avec cachet de Lamborghini-Paris, on y joint une carte postale BP-Lamborghini. 120 / 180 €

134. LAMBORGHINI
Lot comprenant 3 documentations : *Miura c1967* (8p, caractéristiques 4 langues) ; *Countach c1975* (8p, 4 langues) : "*Gamme*" c1971 avec *Miura SV, Espada et Jarama* (4p, italien) on y joint une revue (1976) avec publicité en 4e de couverture et un dépliant tarifaire "Genève" c1975. 300 / 400 €

135. LAMBORGHINI
Lot comprenant 3 documentations : l'*Espada 1973* (10p, 4langues); Jarama 1971 (10p, 4 langues) et une "Gamme" c1972 avec *Miura SV, Espada, Jarama et Urraco* (4 feuillets et son porte feuillets, 4 langues). 100 / 150 €

136. LAMBORGHINI
Ensemble de 4 documents comprenant Urraco P300 (8p, 4 langues), P250 avec cachet Voitures Paris Monceau (8p, 4 langues), Silhouette c1976 (10p, 4 langues) et Cheetah c1977 (4p, arabe et tiré à part caractéristiques en anglais) on y joint 2 documentations sur la Diablo. 100 / 150 €

137. LANCIA
Bel ensemble comprenant sur *l'APRILIA* : une documentation 1938 (12p, français), un feuillet (c1939, 2p, français), un dépliant sur la 2è série (6p, italien, carac. 3 langues) et un feuillet 1948 (2p, français); on y joint un feuillet sur *l'ARDEA* 4e série (2p, 4 langues), une documentation sur Ardea 4è série (4p, 4langues) un tarif 1938 de l'agent suisse et une documentation "*caractéristiques*" sur la *LAMBDA* et la *TRIKAPPA 1923* avec cachet de l'agent français (4p, français) 80 / 120 €

138. LANCIA AURELIA
Lot comprenant la documentation du *Spider GT 2500* (c1954, 4p, français), et celle du *Convertible GT 2500* (c1956, 2p, français) 150 / 200 €

139. LANCIA AURELIA
Lot comprenant un assortiment sur le modèle 2500 GT : feuillet sur modèle à déflecteurs (2p, français), modèle sans déflecteurs (8p, italien), idem (1954, 4p, italien), idem (4p, anglais) et un feuillet de l'importateur pour le Benelux. 150 / 200 €

140. LANCIA AURELIA
lot comprenant une documentation avec la berline et le cabriolet Pinifarina, moteur 1800cc (12p, italien, carac. 4 l), une documentation sur la berline 2e série 2300 cc (8p, italien, carac. 3l), un feuillet (1952, 2p, 2 langues), un livret de présentation en anglais (c1950, 8p) on y joint un dépliant *Appia-Aurelia* (4p, français) et un dépliant de l'agent suisse Ramseier sur *B10, B21 et B20 GT* (4p, français) 150 / 200 €

141

141. LANCIA FLAMINIA
Lot comprenant un assortiment de 12 documentations : *Zagato Sport 2,5l 3C* (2p, français), *Zagato Sport 2,8l 3C* (2p, français), *Zagato Supersport* (1965, 4p, français); *GT Touring coupé et convertible 2,5l 3C* (4p, français), *Touring coupé GT, GT2+2 et convertible 2,8l 3C* (1963, 4p,4l); *Coupé 3B PF 2,8l* (4p, 44l), *Coupé 3B PF 2,5l* (12p, français); *Berline 2,5l* (16p, français), *Berline* (2,8l (1963, 4p, 4l), *Berline 2,5l* (1958, 2p, allemand) et *Berline 2,5l* (2p, italien), ; docmentation commune à la *Berline* et au *Coupé PF* (1967, 12p, français), on y joint une documentation sur l'embrayage Saxomat (italien). 200 / 250 €

142. LANCIA APPIA
Lot comprenant un assortiment de 12 documentations : Sport GTE Zagato, Coupé, Convertible (dépliants c1962, 4p, 4 langues); Berline (4p, italien, carc. 3 langues); Berline (4p, anglais), Berline 2e série dépliant (4p,italien, carc. 3 langues) et un feuillet (2p, anglais), Berline 3e série (4p, français); Appia coupé 2e série (2p, francais); un dépliant Carrosserie Allemano sur Appia 2e série (4p, 2 langues), un dépliant Appia 3e série "version spéciales (1960, 4p,4l) et un feuillet sur la gamme Appia 3e série. On y joint une photo d'un cabriolet et 2 cartes postales de l'importateur hollandais. 200 / 250 €

143. LANCIA FLAVIA
Lot comprenant un assortiment de 17 documentations : Berline (8p, français), Berline (20p, italien), Berline (1968, 24p, français), Berline Flavia 2000 (12p, 4l), Coupé (1962, 4p, carac. 4l); Coupé (1963, 20p, français),Coupé (1967 (4p, français), Coupé Injection (1966, 4p, français), Coupé 2000 (1969, 17p, 4l), Moteur 1,8 Injection (1966, 4p, français), en simples feuillets 2 pages en français : Sport Zagato (1966), Convertible (1962 et 1963), Coupé (1962 et 1963), Berline (1963); et un catalogue général Flavia (1966, 12p, français) 150 / 200 €

144. LANCIA FULVIA
Lot comprenant un assortiment de 4 documentations : *Berline* (1963, 4p, 4l), *Berline* (1965, 8p, français), *Fulvia Coupé 1965* (2p, français), *Gamme "Sport" Berline GT, Fulvia Coupé Rallye 1.3, HF et Sport* (1967, 12p, français). 50 / 80 €

145. LMX
c1969, sur le modèle *2300 HCS*, Lot comprenant 2 documentations (français, italien) et 2 photos de presse. 50 / 80 €

146. MASERATI
SUPERBE ET RARE lot comprenant les documentations suivantes : modèle *2000 Sport* (fin 1954) et dépliant 8p sur *2000 "Gran Turismo"* on y joint un dépliant Accumulatori Maserati (c1947) ainsi que 3 dépliants sur les modèles *300S, 150S et A6G/2000.* 400 / 600 €

147. MASERATI
Modèle *3500 GT* : dépliant (8p, 3 et 4 langues) c1958, documentation (8p, italien) 1960; feuillet "*carburatori iniezione*", feuillet 3500 GT Spyder 1961 et un dépliant de 8p regroupant le coupé et le spyder on y joint une documentation *5000 GT* 4p et un feuillet 5000 GT inezione. 300 / 400 €

146

156

148. MASERATI
Très beau lot comprenant 5 documentations sur les modèles *Mexico* (1970), 2 sur *Mistral* (Coupé et Spider), *Ghibli coupé* (1969) et *Ghibli Spider* (1969) 250 / 350 €

149. MASERATI
Lot comprenant 7 documentations sur les modèles *Khamsin* (1974), *Merak* (1974), 3 sur *Quattroporte* (1974, 1979 et 1996), *Biturbo* (1982) on y joint 3 "*gamme*" 1972, 1976, c1978 et 3 brochures plus modernes. 200 / 250 €

150. MORETTI
Lot comprenant : documentation Moretti "*la Cita*" 1948 4p, catalogue général de la "gamme" 1953 13p, idem 1955 16p, et un lot de 23 documentations des années 55 à 70 ainsi que 2 tarifs. 100 / 150 €

151. NARDI & C. "ND"
1952 à 1955, superbe lot de 4 documentations sur le modèle 750 ND Sport, Course, Formule 2, Bisiluro, Blue Ray I et II. 150 / 200 €

152. OM
1924, beau dossier représentant 2 documentations, un plan châssis "*bleu d'usine*" et une belle lettre de 3 pages du représentant de la marque à Paris écrite à un lyonnais intéressé pour la revente des voitures OM "*Actuellement, il n'y a en France aucune voiture OM...*". 60 / 80 €

153. OSCA
1961, caractéristiques techniques (2p), documentation *1600 GT Fissore*, une autre sur la *1600 GT Boneschi* et une documentation sur l'*OSCA 1050 S coupé et Spider* (4p, italien). 80 / 120 €

154. OSI
20MTS, documentation de 10/1967 (4p, italien), dépliant sur la *1200 Coupé* et un autre pour la *1200 S*. 50 / 80 €

155. SIATA avant-guerre
Societa Italiana Applicazioni Tecniche Auto-Aviatore, rarissime catalogue de *1939 type Amica* (20p, italien, couverture état moyen), on y joint 4 feuillets *accessoires* Siata, un catalogue de prix *Supertestata 500* (1938) et un dépliant *Siata-Eudel* (1939, mauvais état). 80 / 120 €

156. SIATA après-guerre
Societa Italiana Auto Transformazioni Accessori, SIATA 208 S un feuillet 1952 et un dépliant c1953 (3 volets, français), 1947/1949 lot de 3 brochures "accessoires", une carte photo/caractéristiques "*Amica 49*", un feuillet "*gamme 1950*", un feuillet Siata "*Mitzi*" 1953, un dépliant "*gamme 1954*", un dépliant *Fiat 1300/1500 Siata-Auto*, un catalogue *Spring 850* (12p, français) et 2 feuillets. 250 / 350 €

157. SPA
Societa ligure Piemontese Automobili, c1924, intéressant lot de 4 documentations sur les Tipo 23, 24 et 25. On y joint 5 photos signées P. Canonico Torino et une non signée. 100 / 150 €

158. STANGUELLINI
c1959, un lot de 2 documentations comprenant les *accessoires d'amélioration et les voitures Sport 750 et 1100cc* ainsi que la *Monoplace Formule Junior*. 80 / 120 €

MASCOTTES

159

159. L'EGYPTIENNE AILÉE, bronze argenté signé Bonnot, France 1925, haut : 140 mm. Pièce d'une extrême finesse de ciselure. (Réf 277 dans le livre de Michel Legrand). 500 / 700 €

160. LA FRILEUSE, bronze argenté signé D. Alonzo, haut : 155 mm. Edition Etling. (Réf 47 nouveau livre de ML). Réf n°15058 dans la page du catalogue Mestre & Baltgé 1922. 1 000 / 1 400 €

161. FEMME AU VOILE, métal composé signé Leverrier, France 1925, haut : 165 mm. (Réf 169 de ML). 400 / 600 €

162. LA PARISIENNE, bronze argenté, brevet déposé : S.A.B., haut : 145 mm. (Réf 28 de ML). De la fumée sortait de la bouche de la fumeuse, lorsque le radiateur était chaud. 600/800 €

163. COUPE-VENT, bronze argenté, France 1915, haut : 120 mm. (Réf 223 de ML). 100 / 200 €

164. FANFARE, bronze argenté, attribué à A.E.L. France, 1925, haut : 160 mm. (Réf 102 de ML). 250 / 300 €

165. NAÏADE, bronze signé J. Garnier, France 1925, haut : 160 mm. 500 / 600 €

166. BIBENDUM MICHELIN, la seule véritable mascotte d'époque en résine (Réf 438 nouveau livre de ML). Il faut remarquer la qualité des détails du sujet (lacets, bandeau,...). 2 000 / 2 500 €

160

167. HOMME AU FLAMBEAU, bronze argenté signé F. Bazin, France 1925, haut : 190 mm. Très belle qualité de ciselure. (Réf 550 de ML). 1 000 / 1 400 €

168. INDIEN AU JAVELOT, bronze signé Bazin, France, grand modèle, haut : 150 mm. Création des Etablissements Marvel, Paris. Cette mascotte reçut l'assentiment du public, et resta référencée dans les catalogues des accessoiristes de 1920 à 1938. (Réf 419 de ML). 1 000 / 1 400 €

169 AUTOMOBILES « GRÉGOIRE » : Archer égyptien, bronze signé Guiraud-Rivière, France 1918-1924, haut : 170 mm. Malgré son poids de 1 100 g, fonte creuse en bronze réalisée selon la technique de la cire perdue. (Réf 560 de ML). 1 200 / 1 600 €

170. CHEF INDIEN, bronze signé C. Paillet, France 1925, haut : 145 mm. 200 / 300 €

171. DINKIE-DOO, mascotte anglaise non signée, attribuée à AEL, haut : 135 mm. (Réf 219 de ML). 120 / 180 €

172. ICARE, l'origine de cette mascotte serait à attribuer à la firme DEWOITINE, célèbre constructeur d'avions, qui comme de nombreux industriels tenta certainement une diversification vers l'automobile, non signée, estampillée Paris, c1925, bronze patine naturelle, Hauteur 150 mm. 150 / 180 €

173. KEMPY / KEWPIE, bronze porte-bonheur signé Richard, thermomètre incorporé. 400 / 500 €

174. SAUVETEUR DE LA ROUTE, non signé, moulage contemporain. 50 / 80 €

175. PAON, bronze signé Bazin, France période Art Déco, avec son thermomètre intégré. Très rare. 1 000 / 1 200 €

176. PÉLICAN, très rare chryséléphantine signée G.H. Laurent, bec en ivoire, France 1925-1930, cachet du fondeur BF Bona Fizel, haut : 114 mm. 1 000 / 1 400 €

177. PINGOUIN, très rare chryséléphantine signée G.H. Laurent, bec en ivoire, France 1925-1930, cachet du fondeur BF Bona Fizel, haut : 140 mm. 1 000 / 1 400 €

178. LICORNE, bronze signé F. Bazin, France 1925-1930, haut : 130 mm. (Réf 357 de ML). 350 / 450 €

179. BÉLIER, mascotte américaine, métal argenté signé, hauteur 160 mm. 100 / 200 €

180. TIGRESSE, bronze signé Binmoran, France 1930, haut : 110 mm. (Réf 715 livre de ML). 100 / 150 €

181. ELÉPHANT, bronze non signé, haut : 140 mm. 50 / 80 €

182. BOUQUETIN, bronze non signé, attribué à Delm, haut : 70 mm, env : 100 mm. 100 / 150 €

183. AVION, bronze signé Bazin, haut : 90 mm, long : 130 mm, env : 170 mm. (Réf 102 du nouveau livre de ML). Réf 1113 du catalogue des éditions Marvel. 900 / 1 200 €

184. CHEVROLET-VIKING 1929-1931, métal composé chromé, dessin de William Schnell. (Réf 40 livre Motoring Mascots ». 100 / 200 €

185. SPIRIT OF ECSTASY, mascotte en acier inoxydable chromé signée Charles Sykes. Gravé dans l'aile gauche « *trade mark rec* » et dans l'aile droite « rec.us patoff », haut 114 mm. (Réf 182 de ML). 500 / 600 €

186. JAGUAR : Manuel d'atelier pour les modèles Mark II, 2.4, 3.4, 3.8. Classeur d'usine, original en anglais avec toutes ses planches. Ce lot comprend également un manuel d'entretien du propriétaire de la Mark II 2.4. 150 / 200 €

187. JAGUAR : Manuel d'atelier pour les modèles Mark VII, XK 120, XK 150 et XK 150S. Classeur d'usine, original en Anglais avec toutes ses planches. Ce lot comprend également un manuel d'entretien du propriétaire de la XK 120. 150 / 200 €

188. JAGUAR : Lot de livres sur les Jaguar Type E et les Jaguar XK dont : Practical classic guide to XK Jaguar restoration, Manuel d'atelier Autopress Jaguar XK 120-140-150, Manuel d'usine pour la préparation à la compétition des Jaguar Type E, affiche d'atelier type E… 80 / 120 €

166

168

169

175

176

177

173

183

185

190. TRIUMPH : Manuel d'atelier pour la Triumph STAG, en Français.Classeur original. Exemplaire en parfait état avec toutes ses planches. 40 / 80 €

191. AFFICHE pour célébrer la victoire d'Auto Union au Grand prix de Reims 1939. 70 x 100 cm, encadrée. 150 / 250 €

192

1977 VÉLOTO

€ 500 / 700

Modèle : BM1
Moteur : 49,933 cc
Poids à vide : 60 kg
Poids en charge : 250 kg
Carte grise française
Pas besoin de permis

« Pour s'évader seul ou à deux ; à l'abri été comme hiver »

Constitué d'une carrosserie en fibre de verre posée sur un chassis tubulaire, l'engin est à peine plus lourd qu'une mobylette, dans les 60 kg.

Les établissements BEL (anciennement BELLIER aux Sables-d'Olonne) sont les constructeurs de cet engin mi-vélo mi-mobylette durant les années 60.

La mise en route se fait par pédalage du conducteur.

La capote en toile est amovible et le pare-brise en verre sécurit®

La lunette est en plastique souple. Les feux avant sont 2 projecteurs 6V de cyclomoteur et à l'arrière, 2 feux rouges avec dispositifs réfléchissants.

Les freins sont à tambours sur les roues arrières à dispositifs indépendants.

Un levier situé dans la poulie moteur permet le débrayage pour la conduite sans moteur, juste au moyen des pédales comme une bicyclette.

La vitesse avec le moteur est de l'ordre de 40 km/h.

Totalement anachronique, il séduira les nostalgiques des engins très spéciaux ! Petits mollets s'abstenir !!!!! Mais le moteur est là !

Un véhicule d'évasion pour les jeunes... et les moins jeunes (*dixit* à l'époque)

MOTO
de Collection

201

1977 MV AGUSTA 750 América DX

€ 38 000 / 45 000

Modèle : 750 América DX
Capacité : 790 cc
Année : 04 07 1977
N° de cadre : MV7 502 210 486

" Exclusive ! "

Que MV AGUSTA soit la marque de moto la plus prestigieuse du monde peut se discuter mais, affirmer que c'est la marque la plus titrée est une litote.

Entre 1952 et 1976 ce ne sont pas moins de 38 titres mondiaux qui ont été remportés sur les motos du Comte Domenico AGUSTA et, selon certains historiens, plus de 4 000 courses gagnées.

S'il est vrai que bien des épreuves et des titres furent remportés par des 125, des 175 ou des 250 double ACT, celles qui ont marqué à jamais une génération de fans sont les 4 et les 3 cylindres 350 et 500 cc qui, aux mains de SURTEES, HAILWOOD, AGOSTINI et READ raflèrent, de 1958 à 1973 tous les titres mondiaux de ces 2 catégories.

Commercialement, la première MV dérivée de la 500 de course apparait en 1965. Elitistes, chères, les MV 600 sont produites en très petite quantité et sont, avant tout, des motos de tifosis fortunés.

Après quelques remaniements, une première 750 voit le jour en 1969, mais c'est la 750S, présentée au salon de Milan en 1971, qui lancera le culte de la MV. A partir de ce moment là, la MV devient un "Must have" tant pour les vrais passionnés de mécanique que pour la JetSet. Qui n'a pas vu, à l'époque une photo de Günther Sachs et de BB sur une MV ?

En 1975 apparaît la 750 S "América". Avec 790 cc et 86 CV c'est une vraie bête de course en liberté et sa production limitée à environ 200 exemplaires par an confortera le côté iconique de ces 4 cylindres à double arbre à cames en tête.

La version América DX bénéficiera, en outre, de jantes alu et d'un disque arrière. Seuls 350 exemplaires seront produits entre 1976 et 1977.

C'EST UNE DE CES MOTOS EXCLUSIVES QUI A TROUVÉ REFUGE CHEZ UN COLLECTIONNEUR.

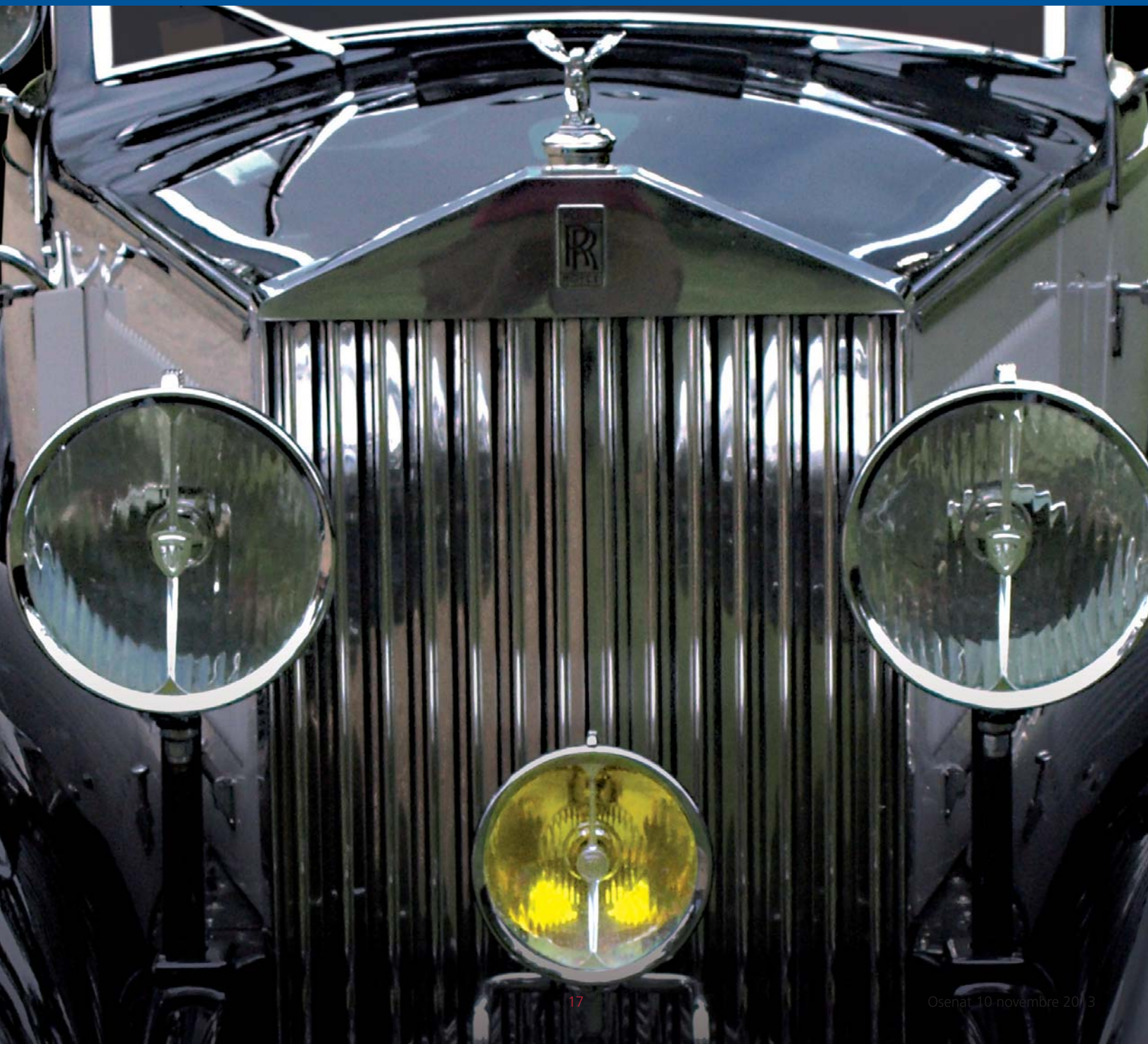
Son historique est parfaitement connu : 3 propriétaires seulement depuis sa sortie d'usine, un entretien méticuleux chez des spécialistes suisses reconnus avec uniquement des pièces MV d'origine. Elle est équipée de son carénage intégral d'origine, des pots LAFRANCONI, des excellents étriers de freins BREMBO et, surtout, elle est dans un état irréprochable pour ses 16 400 km certifiés.

Son propriétaire actuel l'a jalousement entretenue et elle sera vendue avec les accessoires d'époque et ceux qu'il a amoureusement collectionné (housse sur mesure, gants MV, dessus de selle en nubuck, plaque émaillée signée Agostini,…).

Une moto passionnante, une moto de passionné, une moto pour un passionné et, faut-il l'avouer, un investissement à l'épreuve de toutes les modes.

MV AGUSTA
MV AGUSTA

AUTOMOBILES
de Collection



202 c1914 PANHARD & LEVASSOR X25 *Camionnette*

€ 12 000 / 17 000

A immatriculer en collection

Le type X25 est né en mars 1914. C'est un 4 cylindres à soupapes latérales de 80 x 140 soit 2 815 cm³ d'une puissance de 35 CV environ. La boîte de vitesses est à 4 rapports et une MA. Le démarrage et l'éclairage sont électriques. Seuls 66 châssis utilitaires sortiront cette année- là dont 60 en version ambulance. L'exemplaire ici présent commencera sa carrière au service de santé de l'armée française : 4 places couchées + 2 places assises sur strapontins pour le personnel soignant ou blessés légers à l'arrière + 3 places à l'avant, dont une permettant de s'assoir tourné vers l'avant ou vers l'arrière pour surveiller les blessés (si vous voulez un camping car il ne tient qu'à vous....).

L'exemplaire ici présent (probablement unique rescapé) se trouvait dans une ferme de la région parisienne avec d'autres antiquités. Celle-ci sera détruite avec son contenu pour la plus grande satisfaction d'un promoteur immobilier. Après sa carrière militaire, il servira de fourgon d'intervention au service de la "Société du gaz de Paris" comme en témoignent les inscriptions en lettres d'or que l'on peut encore voir sur ses flancs. Il sera ensuite au service de monsieur E.BELLOT 14 rue du Jeu de Paume à Nogent-sur-Marne (94) foi de la plaque fixée au tableau de bord.

Le propriétaire actuel en fera l'acquisition au début des années 80 et le préserva à l'abri. Le moteur tourne librement.

After its service in the army (as an ambulance), this Panhard served as a utility truck for the Gaz de Paris company. After that, it was sold to monsieur E.Bellot from Nogent sur Marne according to the plate still present on the dashboard.

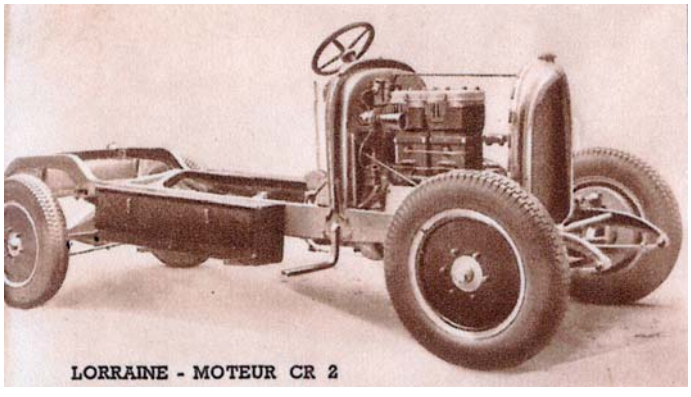
This X25 was found in a farm by its current owner in the vicinity of Paris before it was razed for construction purposes in the early 80's. It is fitted with a 4 speed (+reverse) manual gearbox and a 4 cylinder engine of 2815c rated at about 35bhp. Only 66 trucks were manufactured in 1914 of which 60 were ambulances, like this one.

203 1925 LORRAINE-DIETRICH Type B3/6 *Modifié*

€ 20 000 / 25 000

Numéro de série : 122.901
Carte grise de collection

” la lorraine lyonnaise ”



Marius Barbarou est né à Moissac dans le Tarn-et-Garonne. Ce formidable ingénieur passa chez Clément-Bayard puis chez Mercedes et Delaunay Belleville. Mais c'est en 1915 qu'il intègre Lorraine-Dietrich pour la fabrication de moteurs d'avion. Après les hostilités, il est à l'origine du superbe 6 cylindres à soupapes en tête de la B3/6, un moteur de 3.5 litres qui terminera 2 fois première à la distance lors de la plus terrible des épreuves sportives : les 24 heures du Mans en 1925 et 1926 avec un exceptionnel triplé en 1926. La B3/6 est plus connu sous son nom commercial, la « 15 CV Lorraine ».

Destinées à une clientèle bourgeoise mais sportive, ces 15 CV Lorraine-Dietrich sont très fiables, dotées d'un freinage efficace avec des performances de tout premier plan. Un inconnu de 22 ans terminera second du rallye de Monte Carlo 1931 sur une lorraine B3/6. Il fera parler de lui plus tard, son nom : Jean-Pierre Wimille.

Les moteurs C.L.M sont des moteurs construits à Lille par la Compagnie Lilloise des Moteurs à partir de 1928. C'est une filiale de Peugeot créée par Armand Peugeot. La CLM exploitait une licence allemande Junkers. Ces moteurs carburent à l'huile lourde, plus connue sous le nom de gaz oil. Il est alimenté par une injection mécanique et fonctionne selon un cycle à deux temps Diesel. Leur construction est caractérisée par l'absence de culasse et l'emploi deux pistons opposés par cylindre. Cette disposition permet d'obtenir une grande puissance massique et un équilibrage parfait. En se rapprochant, les pistons compriment fortement le volume d'air qui atteint une température élevée. Le combustible finement pulvérisé par l'injecteur est projeté dans le cylindre et s'enflamme instantanément.

Les moteurs CLM étaient livrables dans les versions suivantes : industriel, marin ou pour la locomotion (tracteurs, camionnettes, chemin de fer…). Pour l'anecdote plusieurs de ces moteurs entraînaient les groupes électrogènes en service dans la ligne Maginot. Historiquement, la CLM deviendra la Compagnie Générale des Moteurs (CGM) puis Indénor en 1955 pour devenir en 1992 Peugeot-Citroën-Moteurs, le premier producteur mondial de moteur Diesel.

Notre Lorraine-Dietrich B 3/6 est une ancienne voiture de tourisme qui a été modifiée en camionnette. La carrosserie originelle, peut être une torpédo, le moteur ainsi que les roues ont été changés. Ces modifications ont certainement été faites par la C.L.M. Le très beau 6 cylindres Lorraine de 3,5 litres a donc été remplacé par un moteur C.L.M type CR 2 Diesel. Dans une documentation d'époque, sous la rubrique « quelques adaptations automobiles », un châssis de Lorraine est cité en exemple et reproduit avec les mêmes modifications que celui-ci, il semble avoir un empattement plus long. Il est donc probable que plusieurs châssis Lorraine aient été modifiés mais celui-ci est le seul connu pour l'heure.

Notre châssis Lorraine-Dietrich est très intéressant par son empattement court de 3,05 m, les freins sur les quatre roues. La boîte de vitesses, la direction, l'essieu et le pont arrière sont d'origine. Il est bien sûr possible de le remettre dans une configuration tourisme en changeant la carrosserie et le moteur, mais ce choix appartiendra au prochain propriétaire.

Quelques travaux récents ont été effectués et notamment une vidange du pont arrière et les freins entièrement refaits. Utilisable, le démarreur est neuf et le moteur est tournant. La carrosserie est du type plateau-ridelles et se présente dans un superbe état d'origine. Il s'agit d'une version bâchée avec cabine fermée. Sur les portes, l'emblème CLM est toujours bien visible. Ce rarissime exemplaire de Lorrraine B3/6 est aussi un bel exemple pour montrer la grande robustesse de ces châssis.

Etonnamment bien conservée, cette Lorraine a été de nombreuses années en services dans le Rhône puisqu'il servait pour le transport du vin à un agriculteur de Tassin tout près de Lyon. Ce vigneron était, à n'en pas douter, extrêmement soigneux. Sur l'aile avant, l'inscription Rhône est toujours lisible. Il est sûr que cet émouvant morceau d'histoire ne laissera personne insensible.

204 1922 PANHARD & LEVASSOR X36 SS *Limousine*

€ 18 000 / 22 000

Moteur Type SK4E2, 16 CV
Production totale : 7 141 ex
Moteur sans soupape fabriqué sous licence Knight
Restaurée depuis le châssis
Carte grise de collection

La marque Panhard&Levassor a été créée en 1887 par René Panhard et Emile Levassor. Les Panhard ont gagné de nombreuses courses de 1895 à 1903 et sont à l'origine de nombreuses innovations dont les fameuses barres Panhard.

A partir de 1910 (commercialisation de la 20 CV en 1911), la marque utilisera les moteurs sans soupapes fabriqués sous licence Knight (produits conjointement aux moteur à soupapes jusqu'en 1921). Initialement dotée d'une cylindrée de 4,4 litres, ils seront suivis d'un moteur plus petit, cubant à 2,6 litres et 15 CV. De ce moteur sera tiré celui de notre X36 de 3,2 litres. Le moteur sans soupapes nécessitât 2 ans d'essais dû aux problèmes techniques rencontrés avec les fourreaux coulissants. La presse salue le silence et le gain de puissance de l'ordre de 20% face à un moteur avec soupapes. La marque fournira à l'armée de nombreux moteurs de chars mais également des ambulances, des fourgons et des voitures de liaison à moteur sans soupapes. La 16 CV sera le centre de la gamme Panhard pendant de nombreuses années.

Le modèle présenté est une X36 de 1922 et a été entièrement restaurée.

From 1911 onwards, Panhard started selling sleeve valved engines, manufactured under an American Knight licence. Traditional and sleeve valve engines were sold alongside under the former were abandoned in 1922 as they simply couldn't compete with the silence and power provided by the latter. Initially sold in 4,4l displacement, a smaller 2,6l unit was developed for 1912 and later grew into the present 3.6l, 16CV powerplant. Two years were necessary to develop this type of engine due to engineering issues with the sleeves. World War One proved to be an unfortunate but excellent testing ground for Panhard as the marque supplied the French army with numerous sleeve valve engines in the form of ambulances, tank engines, and sundry vehicles. The 16 CV was the backbone of the Panhard range for many years.

The model on offer is a 1922 X36 that has been extensively restored.

205 1938 HOTCHKISS 864 Cabourg

€ 15 000 / 20 000

Châssis n° 71245
Carte grise française

Hotchkiss, fabriquant d'armes qui se converti en constructeur automobile, deviendra l'une des plus belles marques automobile française, construisant des modèles haut de gamme.

Au milieu des années 1930, elle développe un nouveau châssis pour succéder à l'AM2, qui est dépassée techniquement par des voitures plus populaires telles la Peugeot 302, et même la Citroën Traction. C'est ainsi que va naître l'Hotchkiss 864.

Elle a été réceptionnée par le service des mines en fin d'année 1937, et fut commercialisée quelques mois après, en 1938. Et ce nouveau modèle est totalement dans la philosophie de la marque, et est doté d'une grande qualité de fabrication. Sur cette voiture, le client pouvait choisir le moteur, il était proposé un quatre cylindres de 2,3 L et un 6 cylindres. Cette automobile ne sera fabriquée que pendant 2 ans.

Le modèle présenté est équipé d'un quatre cylindres, qui développe 70Cv et peut emmener la voiture à 120km/h. La voiture a été restaurée (peinture, sellerie et mécanique), et elle appartient au même propriétaire depuis 22 ans.

The 864 was the AM2's successor and received type approval in 1937. Very well built, like all Hotchkisses (!), it housed a 2,3l 4 cylinder as well as a more potent six-cylinder. It was only in production for 2 years and is therefore a rare car. Entirely restored (paintwork, upholstery, drivetrain, engine etc), this 864 has belonged to the same owner for the last 22 years.

206 1963 AUTOBIANCHI Texane (Panoramica)

€ 8 000 / 12 000

Eduardo Bianchi commença à fabriquer des vélos dès 1885 dans son usine des Abruzzes puis s'intéressa aux voitures à partir de 1899. Bien que luxueuses, c'est surtout sa production de deux-roues (motos comme vélos) et de véhicules utilitaires qui l'aideront à vivre jusqu'au lendemain de la 2nde guerre mondiale. Les bombardements alliés avaient anéanti l'usine du sud et suite à son décès (accident de voiture en 1946), c'est son fils Giuseppe qui repend les rênes.

Le brio et les talents d'ingénieur ne manquant pas chez les Bianchi, il faudra néanmoins se tourner vers l'incontournable Fiat afin de trouver les capitaux nécessaires au développement tant souhaité. Naît ainsi le bébé Autobianchi, consortium avant l'heure composé de Fiat, Pirelli et la famille Bianchi qui détient un tiers des parts. Autobianchi sera un laboratoire in vivo particulièrement efficace pour Fiat au fil des ans.

Son moteur n'est autre que le 499 cm^3 refroidi par air de 21 cv (moteur de la 500 D) auquel les ingénieurs ont savamment fait faire le grand écart puisqu'il se retrouve à plat (surnommé « sole »), préservant par la même le seuil de chargement.

Notre modèle est de 1963 et est d'origine française. Son moteur et sa boîte de vitesses ont été tous deux reconditionnés et elle est dans un état remarquable. Il n'y a aucun frais à prévoir, vous pourrez repartir sereinement d'Epoq'Auto avec vos derniers achats de pièces, de documentation ou de littérature puisqu'elle a également un contrôle technique valide.

The Autobianchi Panoramica (or Texan) was propelled by the Fiat 500D's 499cm^3 air-cooled twin cylinder that had been transformed by engineers into a boxer engine for an improved loading height. This particular example has had a complete engine and gearbox rebuild and was delivered new in France in 1963. It is ready to take the road, packed with your latest acquisitions from Epoq'Auto Lyon and even has a valid French "contrôle technique".

207 1972 ALFA ROMEO 1300 GT Junior

€ 12 000 / 17 000

Châssis AR1277361
Carte grise française

C'est Giorgetto Giugiaro, pour la Carrozzeria Bertone, qui dessina le Coupé Alfa Romeo 1300 GT en 1963 pour succéder au coupé Giulietta/Giulia Sprint. Giugiaro sera presque 36 ans plus tard consacré par ses pairs comme « Designer du siècle ». Avec ce dessin génial, Alfa Romeo va décliner tout une gamme faisant évoluer le style et la mécanique au fil du temps jusqu'en 1977. Avec 90 cv et un couple surprenant pour un petit 4 cylindres et une sonorité à l'avenant, le coupé 1300 avec ses 4 freins à disques ATE constituait une offre séduisante.

Le « *bialbero* » a été remis à neuf (avec factures allemandes) à environ 80 000 km, elle en affiche aujourd'hui 83 000. Son propriétaire qui est un ancien ingénieur de l'industrie automobile et aéronautique allemande roule régulièrement avec depuis 2011, année d'acquisition. Les rotules de direction sont neuves de même que le silencieux arrière ou encore le servofrein et le maître-cylindre. Il s'agit d'un modèle intermédiaire ayant encore la calandre à 2 phares et simple barrette mais sans le capot « boîte aux lettres ».

This Bertone 105 series 1300 Junior shows an unwarranted 83 000 km on the clock. It's been regularly driven over the last two years by its present owner, a retired German auto/aircraft engineer who acquired it in Germany. The engine was thoroughly inspected at 80 000 km with a German bill to document the work. Recent works include new steering rod ends, a new rear exhaust box as well as new brake booster and master cylinder. This lovely example still features the purer early grille and twin headlights albeit without the "stepnose" front.

208 1965 AUTOBIANCHI Eden Roc

€ 10 000 / 13 000

Châssis n° 7399
Carte grise française

A l'instar des Fiat Jolly Ghia 500, 600 et Multipla, on trouvera également une voiture presque de plage chez le cousin Autobianchi, il s'agit de l'Eden Roc dessinée par la carrosserie Vignale.

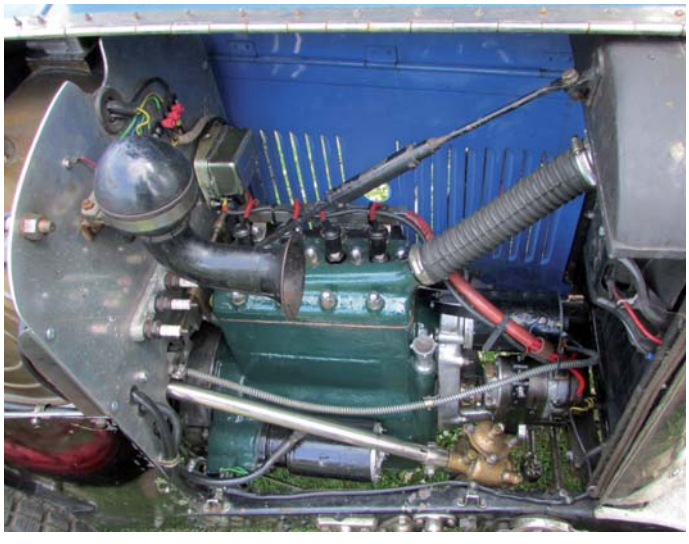
Trois ans après le lancement de la Bianchina apparaît le très mignon cabriolet Eden Roc. La Bianchina était destinée à une clientèle un peu plus bourgeoise, soucieuse de ne pas être vue au volant d'une 500 qui était alors à tous les coins de rue. La clientèle majoritairement féminine ne fut pas insensible à la bouille indémodable de ce petit engin aux dimensions incroyablement compacte.

Produite à seulement 3 150 exemplaires jusqu'en 1969 avant d'être remplacée par la fameuse A112, l'Eden Roc est aujourd'hui très recherchée. Rien que son nom promet des voyages avec du soleil à profusion à Capri ou….

Only 3150 Eden Rocs ever saw the light of day making it a particularly rare and desirable car. Aimed at a clientele who was willing to spend a little more to avoid being seen at the wheel of a run of the mill 500, it's part of a rare breed of Italian mini-cabriolets with the 500 Gamine penned by Vignale or Ghia's Jolly 500s, 600s and Multiplas. Increasingly sought after, this Eden Roc has had a full engine rebuild and is from 1965. A few chrome strips will need replacing but it is a very solid example with good hood and great interior. Don't miss this opportunity to acquire a uniquely Italian microcar.

209 1927 AMILCAR CGS *« Châssis Grand Sport »*

€ 35 000 / 45 000



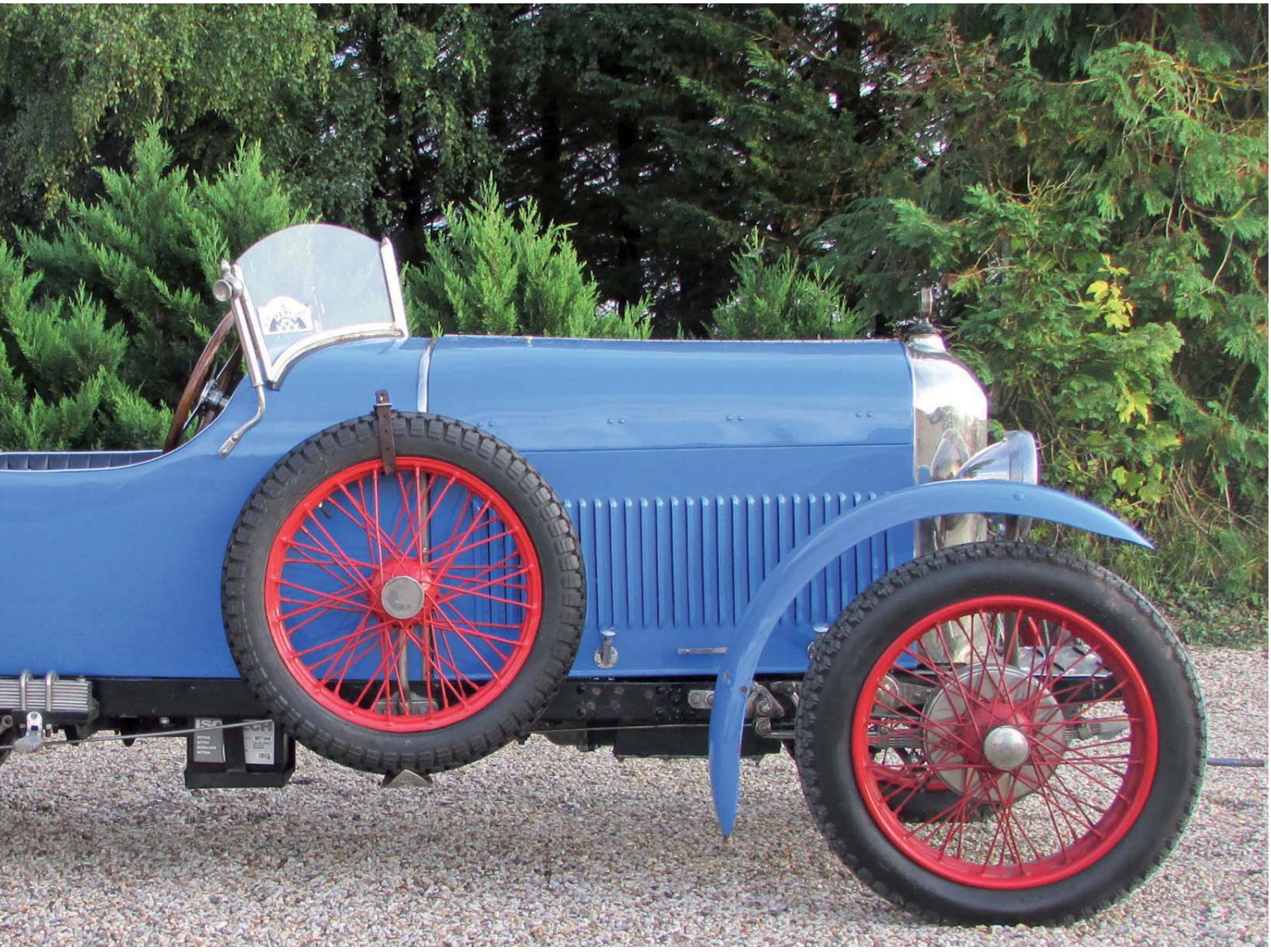
Amilcar est née de la rencontre de 4 hommes: André Morel et Edmond Moyet pour la partie technique et Emile Akar et Joseph Lamy pour la partie finance. André Morel travaillait pour la société Le Zèbre et Edmond Moyet était un collaborateur de Jules Salomon chez Citroën sur le projet de la 5 CV. Il travaillait le soir à son domicile sur son projet personnel : la construction d'un cyclecar. Il rencontre ensuite A Morel mais les finances manquent à l'appel.

André Morel met alors le jeune ingénieur en relation avec Emile Akar qui détient des capitaux importants chez Le Zèbre et Joseph Lamy qui en est le directeur commercial. La mayonnaise allait prendre puisque les deux hommes sont conquis par le projet d'Edmond Moyet qui est très avancé et ils acceptent de construire le cyclecar. Amilcar était née (anagramme des noms des deux dirigeants Lamy et Akar). Et ceci en 1921. Cette même année, André Morel remporta dans sa catégorie le kilomètre lancé à Lyon. Le « cyclecar » Amilcar était lancé !

Il faut se rappeler qu'à cette époque la France sort péniblement de la guerre. L'état cherche à relancer l'économie par l'industrie et bien sur l'automobile. Il créa une réglementation sur les « cyclecars » qui réduit la taxe annuelle de cette nouvelle catégorie de petites voitures, moins taxées que les véritables automobiles. C'est ainsi que de nombreux constructeurs vont se lancer dans la fabrication de cyclecars. Ces créations originales et simplistes, seront la résultante d'un compromis entre le motocycle et la voiturette.

De nombreux cyclecars se feront également remarquer dans différentes compétitions. Tout

Châssis n° 5757
Carte grise française de collection



d'abord le CS (Cycle Sport) destiné à la clientèle sportive en raison de ses performances, avec une carrosserie sport pointue en aluminium, la première "pointe Bordino" de la marque, tout ceci en 1922. Les carrosseries "course" DUVAL sont à deux places décalées, avec pointe en tôle d'aluminium. Au salon de l'automobile de 1923 Amilcar présente le nouveau modèle : le CGS ! Ce dernier contient toutes les améliorations techniques apportées par la course. Le moteur du CS a été réalésé et est porté à 1 074 cm³, la culasse changée, l'arbre à cames est spécialement renforcé, les soupapes sont plus grosses,… Le châssis épouse parfaitement la carrosserie et reçoit à l'avant des lames de ressorts semi-elliptiques avec un essieu freiné. Ce freinage sur les quatre roues était breveté Amilcar. Plus cher que ses concurrents, il s'adresse à une clientèle plus aisée à la recherche d'une voiturette performante en avance sur les marques rivales. De toutes les voiturettes de sport qui naquirent en France après la première guerre mondiale, l'Amilcar la plus renommée et la plus célèbre du grand public restera la CGS ! Une autre célébrité renforça le mythe Amilcar, Isadora Duncan qui eut une vie trop courte pour une écharpe trop longue sur la Promenade des Anglais !

Le modèle présenté a été acheté il y a 14 ans par son actuel propriétaire. Il est bien sur éligible à de nombreuses épreuves dont Le Mans Classic, course à laquelle participa plusieurs fois son actuel propriétaire. Ce CGS est en parfait état de fonctionnement et est de nouveau prêt à courir. D'ailleurs nous avons pu effectuer une vidéo démontrant son parfait fonctionnement sur les routes bellifontaines.

Amilcar was born from the genius of 4 men : André Morel and Edmond Moyet for the engineering part of the venture and Emile Aker and Joseph Lamy behind the financial helm. André Morel worked at Le Zèbre and Edmont Moyet was a colleague of Jules Salomon at Citroën and worked on the 5CV project. He also worked on a cyclecar project from home.

He then met Morel but budget was on a shoestring and did not evolve until Morel introduced him Emile Akar and Joseph Lamy who were ranked fairly high in the Le Zèbre concern. They soon agreed to finance André Morel's cyclecar project and Amilcar (an acronym with the names of Emile Akar and Joseph Lamy) was thus born in 1921.

In 1923, Amilcar introduced the CGS which was born out of extensive racing experience. The CS engine was bored out to 1074cc, the cylinder head was all new and featured a reinforced camshaft and larger valves. With brakes on all four wheels, the Amilcar was a very capable machine and its price tag was directly aimed at a richer clientele. The CGS is probably the most famous of all sports cyclecars. Aside from being hot on Bugatti's trail, it also became a household name thanks to the unfortunate death of the famous American actress Isadora Duncan whose scarf got caught by wheel spokes…

In the hands of the same owner for the last 14 years, our CGS is obviously eligible to numerous events such as Le Mans Classic, in which it has already participated several times. It is in perfect working and is ready to race.

210 1941 BMW 327

€ 100 000 / 125 000

Châssis n° 87270
Moteur n° 87270 de 1 971cm³
Carrosserie n° 251 568
Boîte manuelle 4 vitesses avec option de roue libre en 1re et 2e
Titre de circulation européen

la voiture avec ses premiers propriétaires polonais

C'est le concessionnaire BMW Kalkbrenner de Lodz (ville aujourd'hui Polonaise) qui eut le plaisir de livrer cette 327 le 17 janvier 1941. Livrée en un bi-ton noir (carrosserie principale et ailes) et ivoire, une 327 coûtait à l'époque 7500 reichmark. C'est une des dernières produites avant l'interruption due à la guerre puisque le dernier exemplaire (châssis 87306) est un cabriolet livré le 12 mai 1941 à Monsieur Reif de Chemnitz. Le dernier coupé quant à lui est livré le même mois au consul général brésilien à Hambourg, monsieur de Louza-Ribeiro.

Le cabriolet 327 est dévoilé au public au cours de l'hiver 1937 mais elle ne rencontre pas immédiatement le succès. Il faudra attendre la version 327/8 ou 327/28 de 1938 avec sa culasse en V et ses trois carburateurs (80 CV au lieu de 55) pour voir les ventes décoller. L'arrivée du coupé la même année viendra également jouer son rôle dans le succès du modèle.

La 327 est la descendante de la lignée des 320, 321 puis 326 (produite simultanément). Plus fine et élégante que cette dernière grâce à ses ailes beaucoup plus tirées et son empattement plus court ainsi que ses phares joliment intégrés aux ailes, elle n'en repose pas moins sur la même architecture, à savoir un châssis à caisson surbaissé sur lequel est boulonnée la carrosserie qui était alors fournie soit par Ambi-Budd de Berlin-Johannisthal ou Authenrieth de Darmstadt. Les boîtes de vitesses étaient des Hurth ou des ZF à la même démultiplication et aux étagements assez proches. De la 326, la 327 hérite également son six-cylindres bien qu'il reçoit une culasse légèrement différente. Ce moteur est devenue légendaire grâce aux exploits des 328 Touring au Mans et aux Mille Miglia mais également en équipant les Arnolt ou AC Bristols et les premières Bristol.

La carrosserie Ambi-Budd est démantelée et ce sera Avtovelo en Allemagne de l'Est qui continuera la production des 321, 326 et 327. De 1946 à 1955 (les dates diffèrent), le cabriolet 327 est produit en Russie et par les usines EMW d'Eisenach à environ 500 exemplaires.

Déjà fortement convoité par les dirigeants allemands, le cabriolet 327 est considéré comme une des plus belles réalisations allemandes et a très certainement contribué à faire de BMW « la plus latine » des marques germaniques.

Notre 327 a été rapatrié en France il y a une dizaine d'années après une restauration de carrosserie en Pologne. La mère du propriétaire actuel, d'origine polonaise l'avait acquise à la fin des années 80 en Pologne. Elle est complète et sera livrée avec un très grand nombre de pièces dont nous pouvons fournir la liste, qui seront à aller chercher chez le propriétaire. Nous l'avons démarrée sans difficulté et toutes les vitesses sont en prise.

Nos remerciements aux auteurs du remarquable ouvrage intitulé « BMW » paru aux éditions Place des Victoires : Rainer W. Schlegelmilch, Hartmut Lehbink et Jochen von Osterroth. Nos remerciements également aux services des archives de BMW et plus particulièrement à Hagen Nyncke.

BMW dealer Kalkbrenner of Lodz (now in Poland) had the pleasure of delivering this car new on the 17th of January 1941. It was finished in a black and ivory livery, much like the one it wears today and cost 7500 reichsmark . It's one of the last examples made before production stopped as chassis 87306 was the last cabriolet to be delivered on May 12th 1941 to Herr Reif of Chemnitz. The last coupé to be sold was delivered the same month to the consul of Brazil in Hamburg, a gentleman by the name of de Louza-Ribeiro.

The 327 was unveiled to public scrutiny in the winter of 1937 but did not immediately meet its crowd. A year later came the coupé and the 327/8 (327/28) with a worked-on, V-shaped cylinder head and three downdraft carburettors which boosted power from 55 to 80hp. This obviously helped sales spur on as did competition success. This engine heavily contributed to the success of the Bavarian brand as it set its name in stone with the 328 Touring at the 24 Heures du Mans as well as the Mille Miglia. A variation of this powerplant could be found in AC and Arnolt Bristol and early Bristols.

Based on the 326's box-section chassis albeit slightly shortened the 327 also carried over its 2 litre inline six-cylinder with a revised head providing an additional 5hp. The sleeker, rakish lines of the 327 make for a fine looking car that quickly became a status symbol within members of the 3rd Reich and Socialist Party. The low-slung chassis was mated to bodies supplied by Ambi-Budd of Berlin or Authenrieth of Darmstadt. Gearboxes came from Hurth or ZF and featured very similar gearing and a freewheel facility in first and second gears.

Sometime during the 2nd World War, the Ambi-Budd bodywork was dismantled and with it went the chassis tools used for the production of the 321, 326 and 327. The exact dates are hard to pin down exactely but between 1946 and 1955, around 500 327s were built by Avotelvo in Eastern Germany as well at the Eisenach factory which was now located in the USSR.

Our 327 was brought back to France about 10 years ago following a restoration in Poland and is complete. It starts without issues and the gearbox also does its work as far as we could tell from shifting it through the gears while moving the car around our premises. A large number of spares will have to be retrieved from the owner's home. This car is awaiting finishing touches to bring it back to its former glory.

Our thanks go the authors of the wonderful book simply titled "BMW" and published by the Editions Place des Victoires: Rainer W. Schlegelmilch, Hartmut Lehbrink and Jochen von Osterroth. Our thanks also go to BMW's archives department and mister Hagen Nyncke.

211 1974 LAMBORGHINI Urraco P250

€ 35 000 / 45 000

Châssis 15484
Carte grise française

La passion automobile est une chose intense par la richesse des sensations qu'elle véhicule.

Pour autant, elle ne fait appel qu'à 3 de nos 5 sens puisque nous ne pouvons hélas pas goûter nos chères voitures ou encore les sentir, bien que cela soit discutable. Toujours est-il que depuis la disparition de la Castrol R, force est de constater que ce qu'une auto perd en richesse olfactive elle gagne en silence de fonctionnement. Nous sommes ici dans le cas contraire, puisque le V8 de 3 litres de l'Urraco est un musicien hors pair, sachant user de sa voix pour régaler nos tympans.

Lancée en 1971 avec un v8 de 2,5l de cylindrée et badgée P250 (P pour Posteriore), l'Urraco était née pour contrer la 246 Dino du cavallino rampante des voisins de Modène et était le fruit du génie de Marcello Gandini. Les projets de la famille Rosetti, actionnaire majoritaire de l'époque, étaient de fabriquer cette nouvelle Lamborghini dans une usine fortement automatisée et ce, à moindre coût. C'est pourquoi son v8 à course courte de 2,5l et 220ch et simple arbre à came était d'une conception relativement simple. Logé dans un berceau détachable qui soutenait également la transmission et la suspension arrière. Le moteur était en position centrale-arrière et permettait donc à l'Urraco d'être la première 2+2 à moteur central au monde, avant même la 308 GT4.

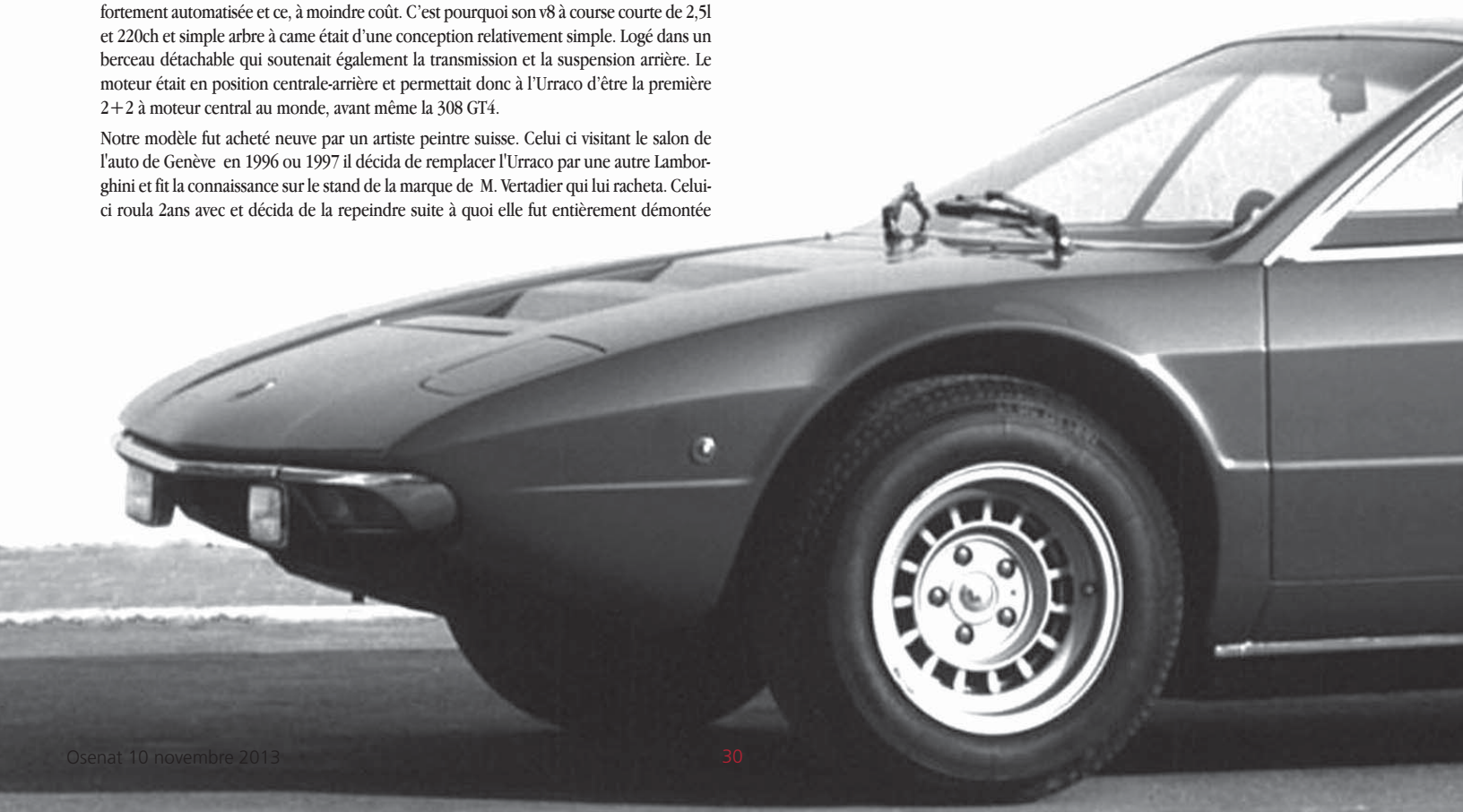
Notre modèle fut acheté neuve par un artiste peintre suisse. Celui ci visitant le salon de l'auto de Genève en 1996 ou 1997 il décida de remplacer l'Urraco par une autre Lamborghini et fit la connaissance sur le stand de la marque de M. Vertadier qui lui racheta. Celui-ci roula 2ans avec et décida de la repeindre suite à quoi elle fut entièrement démontée mais jamais réassemblée pendant une durée totale de 6 ans chez le carrossier. Le propriétaire actuel en fit l'achat en 2004 et passa 4ans pour la remettre sur ses roues. Tout fut revu (moteur, trains roulants, sellerie, électricité etc.) et l'ensemble est accompagné d'un important dossier de photos et de factures. Son propriétaire est le responsable d'un atelier d'anciennes et fin connaisseur du modèle, il a corrigé certains de ses défauts de conception et l'a fiabilisé pour une conduite quotidienne.

Son baptême de retour sur routes fut au Mans Classic 2008 où elle a très bien fonctionné et elle sert depuis fréquemment sur les petites routes du Quercy. Les recherches historiques effectuées auront prouvées qu'il s'agit d'une Urraco « *matching numbers* » et on la retrouve même à la page 63 de l'ouvrage de « *The Book of the Lamborghini Urraco* ». Il s'agirait même d'un des très rares modèles avec le vrai capot moteur français sans jalousies. Affichant seulement 72 000 km aujourd'hui, soit 12 000 de plus qu'à son achat, l'Urraco est aujourd'hui de plus en plus recherchée pour ses qualités routières et sa sonorité hors-norme.

If anything, a Urraco should be bought for the sheer noise of its high-pitched 2, 2.5 or 3l v8. Designed by Marcello Gandini for Bertone, the model was introduced in 1971 and launched in 1973 with "mass" production in mind hence its fairly simple short-stroke v8 with a single camshaft per cylinder bank. The Rosetti family had taken a majority share at Lamborghini and had visions for a highly automated production of up to 2000 units per year.

This particular example was bought new by a Swiss painter who kept it until 1996 or 1997 when he met the previous owner on Lamborghini's stand while shopping for a new one at the Geneva autoshow. This gentleman used it for 2 years before leaving it with a bodyshop for a full body respray. It was laid up dismantled for 6 years when the present owner stepped in and acquired it.

It took him 4 years to reassemble it, which he did in true form and excellent craftsmanship, being in the classic car world himself in the Lot département. He even corrected known faults of the model in his painstaking restoration. It was put back on the roads for the first time at Le Mans Classic in 2008 and regularly driven since. Research has shown it to be a matching numbers example with the very rare "louver-less" French-market rear hood/bonnet and it was even featured in "The book of the Lamborghini Urraco" on page 63. With 72 000 km on the clock, 12 000 more than when it was bought in 2004, this highly original Urraco is fast gaining a deserved following and will reward you with stunning roadholding capabilities and its superb high-strung, yowling Italian v8.



212 1968 JAGUAR Type E Série 1 1/2

€ 65 000 / 75 000

Châssis n° 1E16325
Carte grise française

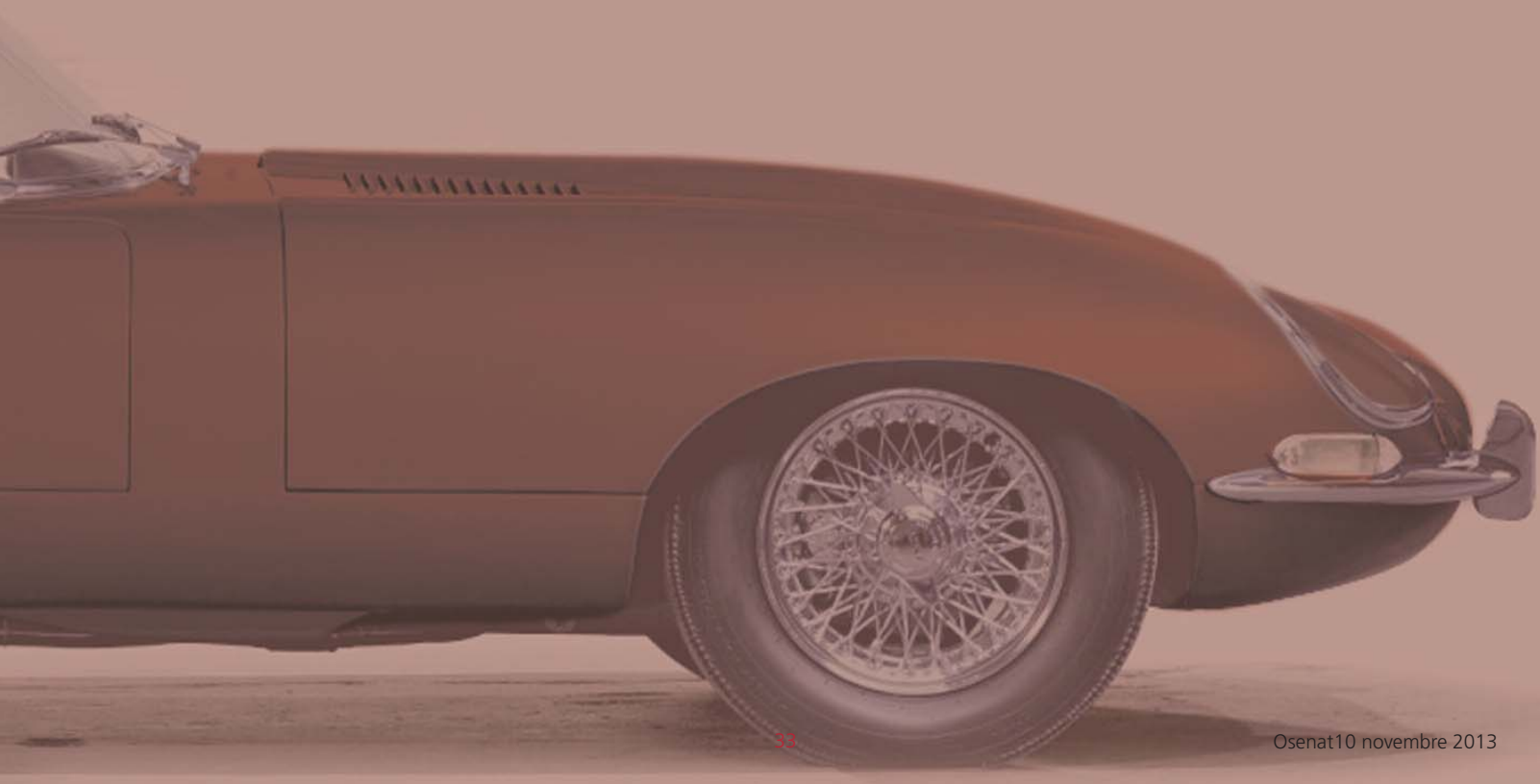
C'est lors du salon de Genève 1961 que la Jaguar Type E fut présentée. « L'excitation des médias était à son comble », nous rappelle la marque. La courte balade offerte aux journalistes faisait tellement fureur que le fondateur de Jaguar, Sir Williams Lyons, s'est rendu compte qu'une seule voiture ne suffisait pas. Il a ordonné à un pilote d'essai de partir immédiatement vers les ateliers de Jaguar à Coventry et de revenir en Suisse, de nuit, au volant d'une autre Type E. La légende veut également qu'Enzo Ferrari, découvrant la Jaguar Type E pour la première fois, ait déclaré « c'est la plus belle voiture au monde ». La sublime anglaise est ainsi: un objet de mythe, de légendes, d'histoires et de souvenirs. La première rencontre avec un tel engin a laissé chez beaucoup un souvenir impérissable. Ses lignes sensuelles et racées lui ont d'ailleurs valu d'être sanctifiée comme un véritable objet d'art: la Type E a une place permanente au MOMA de New-York !

La Type E est synonyme de rêve d'enfant. Elle est l'œuvre de l'ingénieur W.M. HEYNES, sa parenté sportive avec les Types D est indiscutable. La Type E était destinée à remplacer les XK mais traduisant en version tourisme l'expérience sportive acquise par JAGUAR, et le succès de CUNNINGHAM aux 24 Heures du Mans 1960, débuts des « E2A ». On ne peut qu'apprécier ses lignes fluides, son museau agressif et son arrière fuyant créant un profil félin et viril.

Le modèle présenté est une rare série 1 ½. Elle est matching numbers. Elle possède son hard top de la couleur de la carrosserie. Son intérieur est en cuir noir. Au niveau mécanique, elle a été fiabilisée pour une conduite quotidienne: installation d'une rampe de 3 carburateurs Weber 40 DCOE, d'une pompe essence Facet et d'un régulateur de pression. Les étriers de freins sont des Coopercraft avec des flexibles aviations. L'allumage électronique est programmable (123 IGNITION). Les optiques sont des H4. Un ventilateur Kenlowe a également été installé. Les silent-blocs des trains avant et arrière sont en polyuréthane.

Les amortisseurs sont des Koni réglables. Elle peut ainsi servir pour des rallyes de régularité et VHC sans aucun problème. Et pour clôturer le tout, elle sort d'une révision importante. Un dossier expertise complet sera livré avec la voiture.

This droptop E-type is a gorgeous matching numbers series 1 ½ from 1968. It comes with its hardtop painted the same color as the rest of the body. The interior is finished in black leather. It has been optimized for frequent road use with 3 Weber carburettors, a Facet fuel pump and pressure regulator. Brake calipers are by Coopercraft with aviation-grade hoses. It also has a fully adjustable electronic ignition (123Ignition). Front lights are of the H4 type. A Kenlowe fan has also been fitted for improved cooling. The E-type's good road manners have been brought straight into the 21st century with poly bushes front and back and adjustable Koni dampers. It has also just come out of a full inspection and will be sold with a very thorough valuation dossier by a classic car insurance expert.



213 1959 MERCEDES BENZ 190 SL

€ 55 000 / 75 000

Châssis n° 121040109500740
Carte grise de collection

"Présentée en 1954 à New York, la Mercedes 190 SL est conçue pour être une petite 300 SL. Dérivée du mythique modèle à l'étoile, ce petit Roadster est conçu en collaboration avec Max Hoffman, l'importateur Mercedes aux États-Unis. Cette Mercedes-Benz 190 SL Roadster est équipée d'un moteur 4 cylindres en ligne, de 1897 cm3 développant 105 chevaux grâce à deux carburateurs. Le moteur est couplé à une boîte manuelle à 4 vitesses. Le châssis repose sur une suspension avant indépendante et des demi-axes oscillants arrière avec ressorts hélicoïdaux et 4 freins à tambours à commande hydraulique. Elle est l'œuvre des designers maison Karl Wilfert et Walter Hackert, qui reçoivent le mandat de créer une automobile ressemblant à la 300SL mais plus petite de 30 cm. Dérivée du châssis plate-forme de la modeste berline 180, qui est raccourci de 25 cm. La carrosserie est en acier mais les quatre ouvrants (portières, coffre arrière et capot moteur) sont en aluminium. La 190 SL terminera sa carrière avec une production totale de 25881 unités. Pour remplacer la 300 SL « *papillon* », le salon de Genève 1957 sera la rampe de lancement de la grande sœur de la 190 SL: le roadster 300 SL. Ce dernier ressemble beaucoup au cabriolet 190 mais les dimensions ne sont pas les mêmes. Ces deux cabriolets seront remplacés en 1963 par une nouveauté qui se positionnera dans une gamme intermédiaire, la 230 SL « *pagode* ».

Le modèle présenté a été repeint il y a une dizaine d'années, la sellerie a été refaite à la même époque et est en très bel état. La mécanique a été révisée. Les formes sensuelles de la 190 SL, sa qualité de construction et sa solidité sont ses points forts. C'est une voiture extrêmement robuste, destinée à une clientèle intéressée par une voiture élégante évoquant la mythique 300 SL. Dans la tradition de chez Mercedes Benz, cette voiture est très bien construite et permet un usage quotidien."

"*Max Hoffman, 300 SL, American market. Such is the 190's story and "raison-d'être*".

Presented in New York in 1954, the 190SL was based on a shortened 180 sedan chassis and powered by a twin-carb 1897cc four cylinder with 105 bhp mated to a 4 speed manual transmission. Designed by Karl Wilfert and Walter Hackert, it's 30cm shorter than a 300 SL but strikingly beautiful. Exceptionally put-together, it featured a steel body and aluminium bonnet, trunk and doors.

This particular example of the breed has been entirely restored and 190SL are starting to fetch deserved six-figure prices. Hurry before it's too late! "

Osenat

214 1948 CHRYSLER Saratoga Business *Coupé*

€ 30 000 / 40 000

Génération C39K
Numéro de châssis : 1067
Type : 6520113
74 exemplaires sur 5 605 Saragota en 1948, seule année de production

En 1948, Chrysler produit seulement 74 coupés Business, destinés aux VRP américains des années 40. Celui-ci était assemblé aux côtés des berlines 2 et 4 portes mais ce sera la seule année de production. Equipée du 8 cylindres en ligne de 323 pouces cubiques (5,3l) et d'une boîte Fluid Drive à 2 vitesses (+ marche arrière), ces coupés étaient dépourvus de radio et n'avaient que 3 vitres afin de maximiser la longueur de la malle arrière qui est tout simplement gargantuesque !

Nous ne savons rien de sa vie américaine mais cet exemplaire est entre les mains de son propriétaire actuel, passionné par les américaines rares, depuis 2006. Avant cela elle appartenait à un collectionneur du Lot-et-Garonne, lui aussi amateur d'américaines et ce depuis 2004 environ.

Roulant régulièrement et sans problème puisque le voyage jusqu'à Lyon a même été envisagé à son bord, cette très rare Saratoga est patinée à souhait et affiche un très beau degré d'authenticité.

Ses soubassements et panneaux de portes demanderont néanmoins de l'attention puisqu'elle n'a jamais été restaurée depuis 1948. Certains diront que son tour est venu, une chose est sûre, cette voiture sortant d'un dessin animé de Tex Avery est une véritable rareté, encore plus de ce côté de l'Atlantique.

In 1948, Chrysler built 74 C39K Business Coupés, alongside the club coupé and 2 door and 4 door sedans. This is the only year they ever made them.

Fitted with the inline 8 323cid (5.3L) and 2 speed (+ reverse) Fluid Drive transmission, these coupes were aimed at business representatives touring the US in search of customers. Deprived of radios, they featured a huge trunk/boot with easy access and large opening bay and only 3 windows. We know nothing of this example's history in the USA but it came to France about ten years ago. After a few years with an American car enthusiast it was bought in 2006 by its present owner who has been driving it since. Mechanically sound, it will however need attention to the underpinnings and interior trim. It is complete and regularly driven without issues, so much so in fact that the owner is thinking of driving it to our Lyon sale.

215 1973 CITROËN DS 23 ie

€ 15 000 / 18 000

Châssis n° 01FG5799
Carte grise française

Dessinée par le designer italien Flaminio Bertoni, en collaboration avec André Lefebvre, ingénieur issu de l'aéronautique, la DS ainsi que l'ID sont produites par Citroën entre 1955 et 1975. Bien entendu elles reprennent le principe de la traction avant, si chère à Citroën.

La dernière génération de la DS se caractérise par un nouveau visage dévoilé lors du salon de Paris de 1967. Plus que d'un remodelage, il s'agit d'une refonte complète de la face avant, dernière création de Flaminio Bertoni avant sa disparition. Protégés par deux verrières aérodynamiques, les quatre phares carénés et intégrés dans les ailes se fondent désormais au capot. Ces lignes fuyantes gagnent en dynamisme et confèrent à la proue l'illusion d'une plus grande ampleur, alors que sa largeur n'a été augmentée que de deux centimètres. En supplément, les blocs optiques reçoivent des projecteurs directionnels, une idée qui était dans l'air depuis l'adjonction de phares additionnels sur la 21 Pallas. En permettant au conducteur de mieux éclairer le virage au moment où il l'aborde, ils constituent un élément de sécurité supplémentaire.

Alors que circulent des rumeurs sur le retrait de la DS, celle-ci connaît son point d'orgue avec le millésime 1973. Le remplacement de la DS 21 par la 23 — dont le moteur passe à 2 347 cm³ et 115 CV DIN — constitue un événement majeur dans l'évolution du modèle. D'autant que la voiture se double d'une version à injection développant 130 CV DIN. Aboutissement d'une évolution mécanique de 17 ans, le chef-d'œuvre de Citroën atteint alors son zénith. Approchant les 190 km/h, la DS 23 IE peut mettre à profit ses remarquables qualités routières et atteindre un niveau de performances enfin digne des plus rapides berlines européennes, comme les BMW et les Alfa Romeo.

Le modèle présenté est une DS 23 à injection électronique, finition Pallas avec boite mécanique de 1973. La carrosserie est en parfait état. La sellerie est en cuir marron. La mécanique a été entièrement révisée. Le propriétaire depuis 10 ans, se fera un plaisir de vous donner quelques conseils d'utilisation et d'entretien pour cette déesse de la route.

Une opportunité d'acquérir une légende française à la ligne si réputée dans le monde entier.

The model on offer today is a fuel-injected DS23 in Pallas trim and mechanical gearbox. The bodywork and brown leather interior are both immaculate and the mechanicals have been entirely inspected. Its current owner of 10 years will be happy to assist you with any queries you might have about the car. The DS is fast gaining ground with collectors and Flaminio Bertoni's stunning design is revered the world over.

216 1939 PANHARD & LEVASSOR Dynamic *Limousine*

€ 45 000 / 65 000

Moteur sans soupapes de 3 834 cm³, 22 CV, 105 CV à 3 600 tr/min
Sleeveless 3834 cc engine (Knight Licence)
Longueur : 5,15 m Largeur : 1.90 m
Poids : 1 800 kg
Carte grise de Collection

Introduite au salon de Paris de 1936, la Panhard Dynamic amenait avec elle un vent d'innovations tant sur le plan aérodynamique que mécanique. En effet, il s'agissait de la première voiture de luxe française à carrosserie monocoque. Elle reprenait bien sûr le moteur sans soupapes fabriqué sous licence Knight cher à la marque et que l'on retrouve également sur les Voisins. Les premiers modèles (dont celui-ci) avaient un volant au centre, censé mettre un terme au dilemme de l'époque puisqu'il était encore possible d'avoir une conduite à gauche ou à droite. Ce choix ayant pu sembler judicieux ne fut finalement pas retenu.

Le dessin de Louis Bionner, qui est également l'auteur des 24 BT et CT, est particulièrement novateur avec les deux petites vitres verticales donnant presque l'impression d'un « *wraparound* » à l'Américaine. L'ensemble est original et véritablement incroyable pour l'époque. Telle une Cord 810, difficile d'imaginer que la Dynamic est sorti du cerveau fécond de monsieur Bionner au milieu des années 30 !

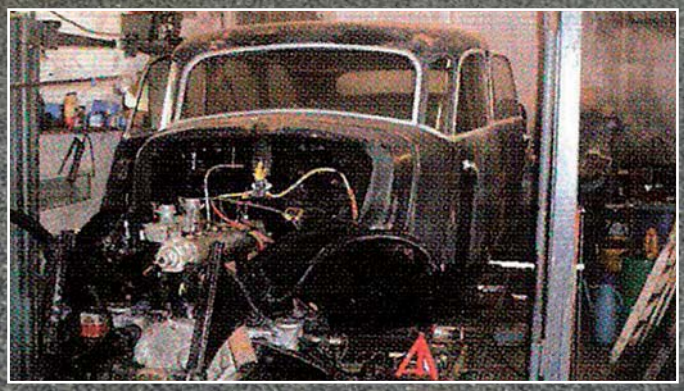
Notre exemplaire faisait partie d'une livraison de 40 limousines Dynamic à l'état-major de l'armée française afin de servir comme véhicules de grandes liaisons. Il s'agirait même de la seule survivante de cette série et elle aurait servi au général Gamelin. Ce très riche passé lui a valu une invitation dans la Cour de l'Elysée lors des Journées du Patrimoine 2011.

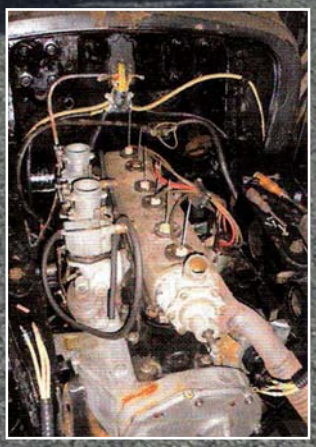
Achetée en 2005 auprès d'un particulier collectionneur de la marque qui l'avait lui-même hérité de son père qui l'avait caché dans une ferme du Nord de la France après la décision française de 1940, elle était presque entièrement complète mais demandait tout de même une âme courageuse. Quelques-uns des meilleurs spécialistes de l'automobile ancienne (électricien, selliers, spécialistes en moteurs sans soupapes) de la région lyonnaise se sont penchés sur son cas et elle est aujourd'hui dans un état tout à fait exceptionnel. Les amateurs de Dynamic se retrouvent même jusqu'en Russie, c'est dire si cette automobile extraordinaire est une véritable pierre angulaire de l'épopée de l'automobile française. Un exemplaire au passé aussi riche et déterminant pour notre pays ne se représentera pas en vente de sitôt puisque seules 126 Dynamic Limousines sortirent des usines d'Ivry sur Seine.

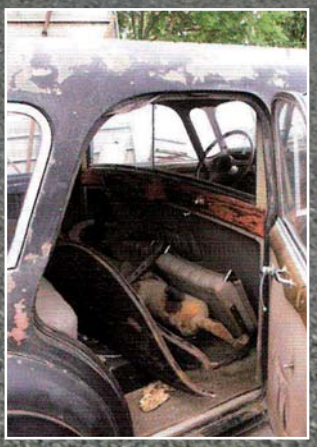
The Panhard&Levassor Dynamic was launched at the 1936 Paris salon. Designed by in-house stylist Louis Bionner, who's also the brain behind the 24 BT and CT, this stunning automobile was a breakthrough in many areas. Its unique looks were the results of numerous aerodynamic tests and the two vertical windows flanking the main windshield reminded many of the American wraparound windscreens. It was also the first luxury French car built as a monocoque. It's one of those visionary designs that, muck like a Cord 810, leave you gaping when you learn that they were drawn in the mid-thirties!

Our Dynamic was part of a batch of 40 cars built as a special order for the French army. Built in 1939, this one is believed to be the only one of those 40 cars still in existence today and could have been used by General Gamelin. Thanks to this unique history, the owner was asked to display the car during the French patrimony days right in the forecourt of the Palais de l'Elysée, home to the French government.

The present owner acquired it in 2005 from a private collector of the marque who had inherited it from his father who had hidden it in a a farm in the north of France in 1940 or so. It was mostly complete but needed a lot of work but the owner is well acquainted with restorations and classic car specialists of the Lyon area so he therefore had the best of them work on the car. Its sleeveless engine (as found on Voisins) was entrusted to an expert and it now drives and shows better than it did in 1940. These Dynamics are truly undervalued at the moment but they represent the epitome of French quirkiness and with only 126 built, you'll be very hard-pressed to find another one soon. Don't miss your chance to acquire a exceptional piece of French automotive history.







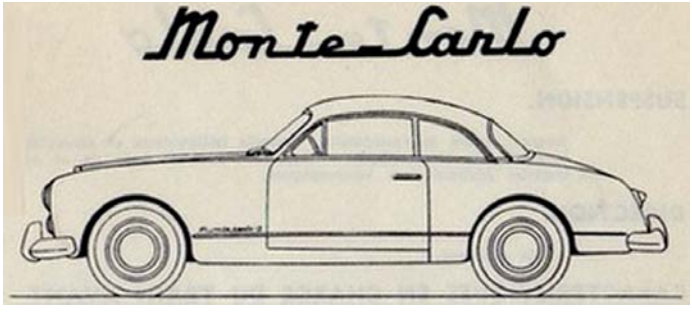
217 1954 FORD Comète Monte-Carlo

€ 45 000 / 55 000

Châssis n° 2076
Carte grise de collection

Carrosserie par FACEL
Modèle rare avec moteur V8
Une des fleurons français des années 50
Voiture pour Concours d'Élégance

” La « maman » de la FACEL VEGA ”



C'est FACEL Metallon et Jean Daninos qui étudient en secret et pour Ford SAF une nouvelle voiture définie comme un « coach luxueux d'un style sinon français, du moins européen, d'un style latin. » Il semble que, comme pour la SIMCA 8 Sport, c'est le maître-carrossier Farina qui est mis à contribution pour les premiers croquis. Cette nouvelle voiture de luxe, présentée au salon de Paris 1951, est baptisée Comète, son moteur est le V 8 de 13 CV déjà présent dans la Vedette.

Pour donner du tonus à son sublime coupé Comète, Ford lance la Monte Carlo au salon de Bruxelles en janvier 1954. En installant sous le capot le V8 Ford de 3 923 cm3, la marque procède à la même opération que celle réalisée un peu plus tôt avec la Vendôme par rapport à la Vedette. La Ford Monte Carlo dépasse maintenant le 150 km/h, une vitesse significativement élevée par rapport à la production contemporaine. De plus, son comportement s'avère nettement amélioré grâce au montage de l'excellente boîte de vitesses Pont à Mousson à 4 rapports synchronisés. La « Monte Carlo » se distingue extérieurement de la Comète par sa calandre « coupe-frites » très italienne.

Produite jusqu'à l'été 1955, soit après le rachat de Ford par Simca, elle sera peu diffusée en raison de son prix de revient très élevé et de son prix de vente prohibitif. Elle fut bien sûr une des reines des concours d'élégance à l'époque. La production de la « Monte-Carlo » a été limitée à moins de 700 exemplaires. Pour l'anecdote on soulignera que la carrosserie n'arbore aucune marque seul le type est indiqué à l'avant les lettres chromées « COMETE » et sur les flancs on trouve le « Monte Carlo » à coté d'un badge représentant la ville de Poissy.

En dehors de ses considérations, elle représente l'incarnation du « grand luxe » à la française, en associant l'élégance d'une moderne carrosserie FACEL à un noble moteur V8 de 4 litres. D'ailleurs en y regardant de plus près, il est intéressant de constater que la VEGA, première voiture vendue par FACEL, est très proche de la Monte-Carlo dans son dessin général et notamment la forme de son pavillon. On remarquera aussi la partie plane sous les phares qui sur la Vega accueillera de longs enjoliveurs englobant les antibrouillards. Il est clair que la Vega est une digne descendante de la Comète, d'ailleurs leurs noms astronomiques les rapprochent beaucoup.

Notre exemplaire est la 76e « Monte Carlo ». Il présente une sellerie légèrement patinée en cuir vert foncé assorti à sa robe bicolore en deux tons de vert. Le tableau de bord est magnifique en inox strié. On retrouve certains détails typiquement Facel dès que l'on s'installe à bord. Le moteur tourne très bien et répond parfaitement aux sollicitations de l'accélérateur. La boite P-à-M est précise et très facile à utiliser. La conduite est particulièrement agréable. Il faut noter un système de freinage révisé récemment. Entièrement restaurée, il y a quelques années, cette « Monte Carlo » a été parfaitement entretenu par son actuel propriétaire, un « fou amoureux des belles françaises ». L'état général est donc très satisfaisant.

En 1954, parmi les voitures proposées au salon, il n'y avait dans les productions françaises que quelques voitures plus onéreuses que la « Monte Carlo », à savoir la Talbot T26 GSL, la Delahaye 235 et les Hotchkiss cabriolets. Les « Monte Carlo » ont assez peu survécu, Il n'en resterait qu'une vingtaine d'exemplaires en France.

Ce magnifique « coach » ou coupé 4 places de prestige est aujourd'hui une voiture très rare avec une ligne extrêmement envoutante. La « Monte Carlo » mérite sans conteste sa présence dans les très belles collections et les concours d'élégance comme la Villa d'Este par exemple. C'est sans conteste l'un des fleurons de la production française des années 50 !

This stunning "coach" or 4 seater coupé is a very rare and beautiful car indeed. It is highly collectible and deserves to be part of the best collections and to be seen in coucours d'elegance across the world. It would undoubtedly look the part at the Villa d'Este for example. A rare gem of 1950's French production.

comete

218 1967 MERCEDES-BENZ 250 SL « *Pagode* »

€ 35 000 / 40 000

Châssis N° 113L4310001016
Boîte manuelle
Vendue avec son hardtop
Carte grise française

«Pagode», tel est le surnom des cabriolets Mercedes SL W113 fabriqués entre 1963 et 1972. Il est dû à la forme si particulière de son hard-top. La mission de la «Pagode» n'était pas très facile, il lui fallait à la fois remplacer et faire oublier la 190 SL et la 300 SL. C'est en mars 1967 qu'est présentée la nouvelle 280 SL, grande sœur des 230 SL et 250 SL qui sont apparues respectivement en 1963 et 1966. Ce magnifique cabriolet restera dans l'histoire de l'automobile comme un des chefs d'œuvre du talentueux styliste français Paul Bracq. Fiable et utilisable au quotidien même aujourd'hui, cette gamme est en adéquation avec l'image de qualité et de robustesse qui définit depuis toujours Mercedes-Benz (Deutsch Qualitat !).

Le modèle présenté est une 250 SL, produite qu'en 1967 et 1968, et n'aurait connu que 3 propriétaires depuis 1969 avant son propriétaire actuel. Achetée dans le Haut-Rhin en 1969 par un coiffeur (profession mentionnée du titulaire de la carte grise à l'époque), celui-ci la garda jusqu'à fin 2004.

Nous avons de nombreuses factures depuis 2005, témoignant d'une voiture très suivie et bichonnée. Le moteur aurait été refait suite à quoi le compteur a été mis à zéro pour afficher aujourd'hui 19 000 km. Elle a été récemment inspectée sous toutes les coutures et n'a aucune trace de corrosion. La peinture et les chromes sont en excellent état, le seul défaut étant une petite bosse au niveau du pare-choc arrière droit et une légère déchirure de 2 cm sur le siège conducteur.

Côté transmission, la boîte de vitesse a été déposée et les roulements et joints furent changés en 2006. Plus de 2 600 euros ont également été dépensés sur la remise en état des trains roulants.

Son propriétaire, un ancien ingénieur des industries automobile et aéronautique allemandes, s'en sépare à grands regrets et espère qu'elle trouvera une maison qui l'aimera autant que lui ces dernières années. Il a la gentillesse d'offrir une radio Becker Europa toute neuve au futur acquéreur.

Our Pagoda is a 250 SL which was only produced in 1967 and 1968. Manufactured in 1967, its history is proven from 1969 onwards. It was bought by a hairdresser from the Alsace regon of France who kept it until 2004. It was sold to a lady from Versailles who had extensive work carried out such as dismantling the gearbox and fitting new bearings and obviously gaskets. The engine was rebuilt at some point at which time the odometer was zeroed out. Recent bills show work on the front axle and engine cradle to the the sum of 2600€.At around the same period, the clutch and slave cylinder were replaced. It was inspected a few days ago while up in the air and the underpinnings are rust-free. Its only downsides would be a small 1in tear in the driver's seat and a light bump in the passenger-side rear bumper. Its owner, a retired German aircraft and auto engineer will also offer a brand new Becker Europa radio. This Pagoda is a very well cared-for example, the likes of which the market is increasingly demanding.

219 c1970 RACER « *Canot* »

€ 18 000 / 25 000

Ce racer a été construit par le célèbre constructeur et pilote de course de bateaux Dick SOOY, faisant parti des 3 constructeurs les plus célèbres d'Hydroplane. Il est fort probable qu'il s'agisse du racer personnel de Dick SOOY, qui aurait couru dans la catégorie des 7 litres.

En revanche, il est certain qu'il a couru en catégorie « E », c'est-à-dire des 5 litres (la classe la plus compétitive de l'époque. Ces Racer étaient équipés de V8 de 5 litres soit 300 cv, pouvant atteindre la vitesse faramineuse de 180 km/h « Sur plan d'eau sans vagues.... ».

Ce racer est tout d'origine, sortant de sa dernière course depuis 20 ans. Le moteur est tournant (Chevrolet 305 de course avec son numéros de course E 196) et toute la technique est impeccable, hélice et direction état neuf !

Ce racer peut aller courir en historique dans les séries européennes et serait un des plus puissants racers dans ces courses!

Longueur: 5, 40 m (18 pieds), largeur 2,50 m, poids estimé 700/800 kg.

Ce dernier est livré avec sa remorque et sa bâche.

220 1975 ROLLS-ROYCE Corniche

Châssis DRD22322
Carte grise française

€ 40 000 / 60 000

La Corniche cabriolet est un monument de l'automobile. La voiture la plus chère du monde à l'époque est aujourd'hui encore un somptueux vaisseau doté d'une grâce et d'un élégance que peuvent lui envier la plupart des voitures modernes. Le niveau d'équipement et ses lignes restées très actuelles en font une voiture qui s'est propulsée droit dans le 21e siècle sans aucune difficulté, bien au contraire.

Ce très beau cabriolet à la robe blanche tirant vers le nacre est dans un état général tout simplement superbe. Lorsque notre spécialiste est allé l'inspecter, il a pu constater qu'elle n'avait aucun problème au démarrage (il n'avait pas démarré depuis 15 jours) et ne présentait aucune tache d'huile ou plus grave, de liquide hydraulique. La planéité est parfaite, la baie moteur est remarquable de propreté, de même que ses soubassements. Les chromes eux aussi sont irréprochables tout comme les cuirs ou encore le plancher de coffre.

La capote et son mécanisme sont eux aussi en excellente condition et elle s'opère remarquablement aisément puisque le moteur de capote a été révisé récemment comme nous l'a indiqué le propriétaire.

Française depuis 2011, elle est en carte grise collection et bien que son historique Américain soit inconnu (les douanes américaines gardent très souvent les dossiers), il est immédiatement visible qu'elle a été soigneusement entretenue. L'essai routier que nous avons pu faire entre Paris et Moret nous a confirmé qu'elle se comporte aussi bien sur la route qu'elle présente extérieurement et intérieurement.

The Corniche we are offering is an American import which has been in France since late 2011. American customs make it a habit of keeping service histories but it is immediately apparent that this was a loved and cherished Rolls. The first thing you want to check on a Corniche is whether it sits level which it does. It hadn't been started for the last 2 weeks when our specialist inspected it and it started on the button leaving no oil leaks on the floor whatsoever.

The engine bay is impressively clean as are the underpinnings or boot floor. All the brightwork is unscathed and reflects sunbeams like it first did when leaving Crewe. The burgundy hide is in tremendous condition just like the wood and sundry chrome bezels scattered around the cabin.

The white hood is also in a beautiful state and the motor was recently overhauled, it operates just fine. We drove it back from Paris to Moret in great comfort and refinement and without any issues.

221 1961 PORSCHE 356 BT5

€ 40 000 / 50 000

Châssis n° 117464
Carte grise de collection

La Porsche 356 fut la première voiture de la marque allemande Porsche. Conçue par Ferry Porsche et dessinée par Erwin Komenda, elle sera produite en série de 1948 à 1965. Initialement disponible en coupé, en cabriolet puis en speedster, la 356 a connu de nombreuses évolutions lors de sa production.

La Porsche 356 est vite devenue une référence dans le monde de l'automobile de collection. Bien que la version speedster soit la plus recherchée, le coupé n'en reste pas moins un modèle très intéressant à la ligne pure et sportive.

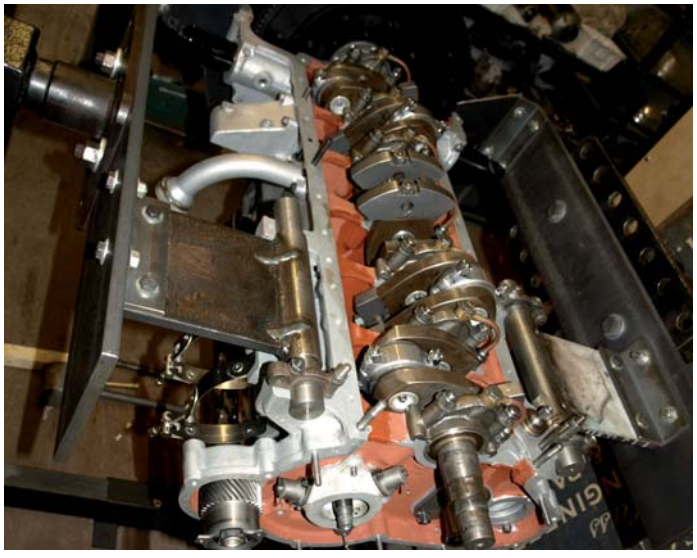
Le modèle présenté est un coupé Reutter de 1961. Il a été livré neuf en noir. Ensuite il est parti chez un amateur aux États-Unis. Il a été repeint en rouge et son intérieur beige a laissé la place à une sellerie noire, avec des moquettes grises. La mécanique a été restaurée également aux États-Unis.

"This BT5 coupé underwent a nuts and bolts restoration. The staggering amount of work that went into its restoration is of the highest calibre, be it regarding the body, engine, drivetrain or interior fittings. Its 75bhp and all new suspension translate into a superb driving little 356."

222 1934 ROLLS ROYCE Fernandez & Darrin

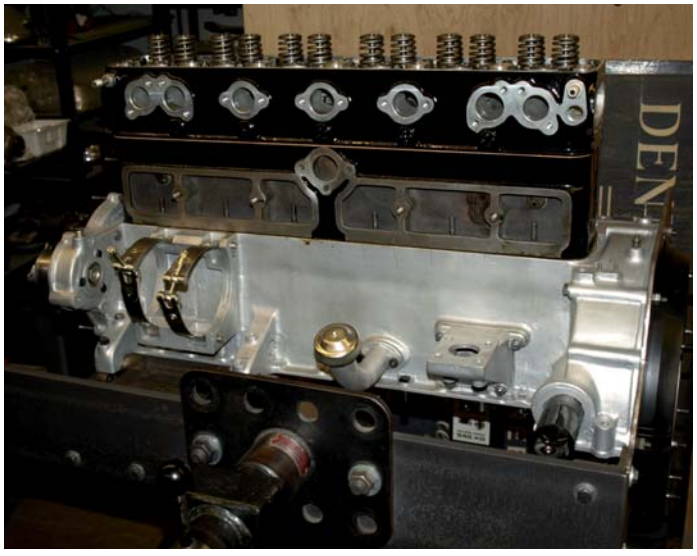
Châssis GRC26
Moteur N° X4U

€ 200 000 / 300 000



L'officine Parisienne Fernandez & Darrin est née de l'association du banquier d'origine argentine Fernandez et de l'américain Howard Darrin (à qui l'on doit entre autre les Kaiser-Darrin). L'atelier se situera à Boulogne (sur Seine à l'époque) tandis que les commandes se prendront dans les locaux des Champs-Elysées.
Chez Rolls-Royce on réfléchit dès les années 20 à rajeunir la clientèle. C'est ainsi que naît la Twenty en 1922 qui donnera ensuite la 20/25 en 1929. Le moteur est toujours le 6 cylindres en ligne à soupapes en tête d'une cylindrée majorée à 3699 cm³ offrant un silence et raffinement remarquable.
Sur les 3827 châssis produits par Rolls-Royce, la plupart furent carrossés par Park Ward, Thrupp & Maberly, Mulliner ou encore Hooper. Seuls 8 d'entre eux le seront par Fernandez & Darrin dont seulement 2 en cabriolets. Le châssis GRC26 proposé est un cabriolet Mylord (capote à 3 positions) qui a quitté l'Angleterre dans les années 60 en direction des Etats-Unis. Son retour en Europe se situe à la fin des années 80 lorsqu'elle fut achetée par le magnat de l'immobilier Hans Thullin, célèbre pour avoir eu une Bugatti Royale mais aussi pour le scandale financier dont il fut à l'origine et sa faillite légendaire. Il s'en porta acquéreur mais ne put en profiter puisqu'elle fut revendue au propriétaire actuel en 1991.
Il serait très long d'énumérer l'étendue des travaux dont ce somptueux cabriolet a fait l'objet. Citons néanmoins que le châssis et la carrosserie ont bien entendu été séparés et entièrement décapés puis repeints dans les règles de l'art. La structure en frêne et la carrosserie ont été complètement restaurées. Les phares sont des Marchal qui siéent particulièrement bien à sa proue majestueuse. Le moteur lui aussi a été entièrement démonté et refait à un niveau concours. Il propulse la voiture au travers d'un embrayage neuf lui-même lié à un différentiel un peu plus long afin d'offrir une conduite plus en rapport avec le pédigrée de cet incroyable vaisseau au long cours.
Il va sans dire qu'un dossier attestant de l'ampleur des travaux effectués sera fourni lors de la vente. L'acheteur y retrouvera des factures des plus grands spécialistes de la marque (Pilling, Penny, Pickles…). Après des siècles de querelles et boutades, ne convient-il pas de reposer ses yeux sur ce cabriolet Mylord pour convenir que lorsque français et anglais unissent leurs efforts, naissent de véritables joyaux.

Fernandez & Darrin bodied 8 20/25 chassis, only 2 of which were cabriolets. This is the second example, chassis GRC26. The other being chassis GNC40. Fernandez & Darrin is less known that other Parisians caochworks but certainly no less talented. They bodied such wonders as Anthony Rothschild's Hispano-Suizas K6 and J12, various Delages, Duesenbergs, Buicks and other Rolls-Royces.
The present car was entirely restored to concours condition with brand new clutch, suspension and drivetrain overhaul, new shock absorbers, brakes, wiring, boot hinge, new hood etc. This was a no expense-spared restoration.
Little is known about the car's history except that it left the UK in the 60's, America-bound. It came back in the late eighties and was bought by Swedish magnate Hans Thulin who at one time owned a Bugatti Royale. The car was however impounded in the UK and sold to the present owner who's had it for the last 23 years.



Nos remerciements au photographe Xavier de Nombel (www.xavierdenombel.com) et au Château de Bourron-Marlotte (www.bourron.fr).
Our thanks go to professional photographer Xavier de Nombel (www.xavierdenombel.com) and to the Château de Bourron-Marlotte (www.bourron.fr)

223 1975 ALPINE A110 « Berlinette » VC

N° de châssis : 15673
Moteur R5 Alpine 1 397 cm³

€ 50 000 / 60 000

Inutile de présenter à nouveau la fabuleuse histoire de Jean Rédélé, le dieppois qui deviendra célèbre grâce à ses exploits à la coupe des Alpes et aux Mille Miglia. Fort de son association avec les frères Chappe ses coupés A108 ultra-légers lui feront rencontrer un certain succès. Fidèle aux mécaniques Renault, un accord sera conclu avec la marque qui aidera Rédélé à commercialiser ses créations. Les succès en compétition, y compris en F23, assoiront sa notoriété mais celle-ci explosera véritablement avec l'A110 « *berlinette* » et la victoire du championnat du monde des rallyes en 1973.

Le modèle présenté est une A110 VC également appelé V85 qui appartient depuis 2007 à un spécialiste de la marque au losange. Préparée pour le VHC, elle est équipée d'un moteur de R5 Alpine de 1 397cm³ gavé par 2 carburateurs Weber 40 DCOE. Le collecteur d'échappement et son silencieux sont, bien entendu, des Devil® ! La boîte de vitesses a été préparée par le spécialiste Tony Dalmolin, dirigeant de DMT. Elle se voit donc équipée d'un gros couple conique 8 x 31 et de rapports courts. Le reste de la préparation est à l'avenant avec notamment de gros freins à l'avant (détails sur demande), un frein à main hydraulique, un radiateur d'huile, 2 sièges baquets hauts, les harnais habituels et un arceau. La sellerie des baquets vient d'être refaite de même qu'une peinture complète.

Côté esthétique, notre A110 est en look Groupe 4 avec les ailes à bulles à l'avant et à l'arrière et 4 jantes Gotti® en 13" et 7" de large à l'avant pour 9" à l'arrière.

Le train avant vient d'être réglé, elle est chaussée de 2 pneus avants neufs et sera vendue avec un contrôle technique de moins de 6 mois.

An Alpine is an exceptional car. Still very fast by modern standards, it is arguably one of the few cars, with a short chassis 911, that you can drive with your buttocks. This one is no exception and will provide seat of your pants motoring like only rear-engined cars can.

The engine is the 1397cc 4 cylinder from the R5 Alpine, fed by two Weber 40 DCOE carbs and breathing out through a Devil manifold and silencer. The gearbox was fully prepared by Alpine and Renault legend Tony Dalmolin and features a larger and stronger final drive (8x31) from the R5 Alpine and short-ratio gears. The rest of the race equipment includes a hydraulic handbrake, driver and passenger tall buckets, a safety cage and an oil cooler, amongst other things. The seats have just been reupholstered and the car has just come out of the paint booth. It wears large group 4 bubble wings and 13x7 and 13x9 Gotti wheels. The front axle has just been adjusted and it will be sold with a recent "contrôle technique".

INDEX

Page	Lot	Année	Marque / Modèle
24	207	1972	ALFA ROMEO 1300gt
52	223	1975	ALPINE A110
26	209	1927	AMILCAR CGS
25	208	1965	AUTOBIANCHI EDENROC
23	206	1963	AUTOBIANCHI TEXANE
28	210	1941	BMW 327
37	215	1973	CITROEN DS 23
36	214	1948	CHRYSLER Saratoga
40	217	1954	FORD COMETE
22	205	1938	HOTCHKISS 864 Cabourg
32	212	1968	JAGUAR Type E
30	211	1974	LAMBORGHINI Urraco
20	203	1925	LORRAINE DIETRICH Type B3/6
34	213	1959	MERCEDES BENZ 190 SL
42	218	1967	MERCEDES BENZ 250 SL
21	204	1922	PANHARD & LEVASSOR X36
19	202	1914	PANHARD & LEVASSOR X25
38	216	1939	PANHARD & LEVASSOR Dynamic
46	221	1961	PORSCHE 356
48	222	1934	ROLLS ROYCE Fernandez & Darrin
44	220	1975	ROLLS ROYCE Corniche
43	219	1970	RACER

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat
SOCIÉTÉ OSENAT FONTAINEBLEAU
5, rue Royale - 77300 FONTAINEBLEAU
Tél. : + 33 (0)1 64 22 27 62

DIMANCHE 10 NOVEMBRE 2013 À 14 H 30

& AUTOMOBILES DE COLLECTION
& CANOTS AUTOMOBILES DE COLLECTION
ÉPOQU'AUTO - LYON-CHASSIEU

ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

NOM / NAME (PLEASE PRINT OR TYPE)

ADRESSE / ADDRESS FOR INVOICING)

ADRESSE E-MAIL / E-MAIL ADDRESS

N° DE TÉLÉPHONE / TELEPHONE | N° DE TÉLÉCOPIE / FAX

No DE LOT LOT NUMBER	TITRE OU DESCRIPTION TITLE / DESCRIPTION	ENCHÈRE EN € / HAMMER PRICE IN € (hors frais de vente et hors TVA) / (excluding buyer's premium and VAT)

Formulaire à retourner au / *Please return to*
Tél. : 00 33 (0)1 64 22 27 62
Fax : 00 33 (0)1 64 22 38 94

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées.
Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente.
Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'Identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport...) ou un extrait d'immatriculation au R. C. S.
Les lots sont vendus par application des Conditions de Vente imprimées au catalogue. Il est vivement recommandé aux enchérisseurs de se rendre à l'exposition publique organisée avant la vente afin d'examiner les lots soigneusement.
A défaut, les enchérisseurs peuvent contacter le ou les experts de la vente afin d'obtenir de leur part des renseignements sur l'état physique des lots concernés.

Subject to your Conditions of Sales which i have read and accept, please bid on my behalf for the following lot[s] up to the hammer price[s] mentioned on this form. These bids are to be executed as cheaply as is permitted by other bids. If any bid is successful, I agree to pay, addition to the hammer price, a buyers premium and VAT if applicable at the rates stated in the section Conditions of Sales, of this catalogue.
Please attach to the abstentee bid form a bank statement, a copy of a form of identification (identity card, passport...) or a certified copy of your registration in the register of companies.
Lots are sold in accordance with the Conditions of Sales printed in the catalogue. Prospective buyers are encouraged to attend the public presale viewing to carefully inspect the lots. Prospective buyers may contact the experts at the sale in order to obtain information on the condition of the lots.

Aucune réclamation quelconque à cet égard ne sera admise après l'adjudication.

No claim regarding the condition of the lots will be admissible after the sale.

Les ordres d'achats sont une facilité pour les clients.La Société Osenat Fontainebleau n'est pas responsable pour avoir manqué d'exécuter un ordre par erreur ou pour toute autre cause.

The bid form are very easy to use for the costumers.
Osenat Fontainebleau Company isn't responsableto have missed to the accomplishment an order by error or for any other cause.

SIGNATURE / SIGN

OS

CONDITIONS DE VENTE

La vente est soumise aux conditions imprimé es dans ce catalogue. Il est important que vous lisiez attentivement les pages qui suivent. Les pages qui suivent donnent également des informations utiles sur la manière d'acheter aux enchères. Notre équipe se tient à votre disposition pour vous renseigner et vous assister.
Quiconque a l'intention d'enchérir doit lire attentivement ces conditions. Elles peuvent être modifiées par affichage dans la salle des ventes ou par des annonces faites par la personne habilitée à diriger la vente.
OSENAT précise qu'elle agit en principe, dans la présente vente, en tant que mandataire et pour le compte exclusif du vendeur. Tout contrat de vente est conclu directement et exclusivement entre le vendeur et l'acheteur.
Les ventes aux enchères se déroulent selon les conditions et modalités suivantes qui sont acceptées par tout enchérisseur et participant aux ventes :
La vente sera faite au comptant et conduite en €.
L'acheteur paiera au profit de la **SOCIÉTÉ OSENAT**, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16 % du prix d'adjudication sur une première tranche jusqu'à 350 000 € et de 11% sur la tranche supérieure à 350 000 €, la TVA au taux en vigueur étant en sus.
• : ce signe signifie que le lot appartient à une personne de la Société.
(et de 20 % HT pour les lots d'AUTOMOBILIA).

GARANTIES

Aucun employé de la **SOCIÉTÉ OSENAT** n'est autorisé à donner une quelconque garantie. La **SOCIÉTÉ OSENAT** et le vendeur n'assument aucune responsabilité eu égard aux défauts éventuels des objets mis en vente, pas plus qu'ils ne garantissent l'exactitude des indications relatives à l'auteur, l'origine, la date de facture, l'attribution, la provenance, ou l'état matériel des objets, des automobiles et des bateaux. Les photographies du catalogue n'ont pas de valeur contractuelle.
Les acheteurs doivent s'assurer eux-mêmes, avant la vente, de l'état et de la qualité de chaque objet et automobile, en particulier s'agissant d'éventuels défauts ou restaurations ou de sa valeur.
A ce titre, l'estimation de chaque objet, automobile ou bateau mentionnée dans les catalogues est aussi indicative et ne tient notamment pas compte de la commission due par l'acheteur à la **SOCIÉTÉ OSENAT**, ni de la TVA, ni de tout autre frais qui pourrait être mis à la charge de l'acheteur. Il ne sera admis aucune réclamation de ce fait, une fois l'adjudication prononcée. Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage, manques et petits accidents.
Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. La plupart des automobiles ont fait l'objet de restauration, nous recommandons cependant de procéder à une remise en route avant toute utilisation. Les automobiles et les bateaux sont vendus comme des objets de collection et non comme des moyens de transport.
Soucieuse de votre sécurité, la **SOCIÉTÉ OSENAT** s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par la personnel de la Société OSENAT se fait à votre propre risque. Des frais de dédommagements peuvent vous être réclamés.

ENCHÈRES

Les enchères suivent l'ordre des numéros du catalogue. La **SOCIÉTÉ OSENAT** est libre de fixer l'ordre de progression des enchères et les enchérisseurs sont tenus de s'y conformer.
Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire. En cas de double enchère reconnue effective par la **SOCIÉTÉ OSENAT**, l'objet, l'automobile ou le bateau sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.
À titre purement indicatif, un convertisseur de change fonctionnera lors de cette vente.

ENREGISTREMENT DES ENCHÉRISSEURS

Afin de se conformer aux prescriptions légales en la matière et d'empêcher, dans la mesure du possible, toute erreur lors de l'adjudication des objets et des automobiles, les personnes ayant l'intention d'enchérir lors des ventes sont priées de se présenter avant chaque vente au bureau d'enregistrement sur place. Moyennant présentation d'une pièce d'identité s'agissant d'une personne physique ou d'un extrait du Registre du Commerce ou document équivalent s'agissant d'une personne morale et de garanties financières adéquates, les acheteurs potentiels rempliront une carte d'enregistrement mentionnant leur nom et adresse et se verront remettre un numéro qui leur permettra de participer à la vente.
L'acheteur est réputé agir pour son compte, à moins que la **SOCIÉTÉ OSENAT** n'ait accepté par écrit, avant la date de la vente, qu'il agisse en qualité de représentant d'un tiers dont l'identité aura été préalablement révélée. La SOCIÉTÉ OSENAT attire l'attention de l'acheteur potentiel sur le fait qu'il est nécessaire de vérifier l'identité de ce dernier, sur la base soit d'une pièce d'identité (personne physique), soit d'un extrait du Registre de Commerce ou de tout autre document équivalent (personne morale).
Si les informations et documents mentionnés ci-dessus relatifs à l'identité de l'acheteur se révèlent faux, l'adjudication sera annulée d'office par la **SOCIÉTÉ OSENAT**.

ORDRE D'ACHAT ET ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Tout enchérisseur qui souhaite faire une offre d'achat par écrit ou enchérir par téléphone peut utiliser le formulaire sur demande auprès de l'Etude. Ce formulaire doit parvenir à la **SOCIÉTÉ OSENAT**, au plus tard deux jours avant la vente, accompagné d'une copie de passeport et des coordonnées bancaires de l'enchérisseur. Les enchères par téléphonesont un service gracieux rendu aux clients qui ne peuvent se déplacer. En aucun cas, la **SOCIÉTÉ OSENAT** ne pourra être tenue responsable d'un problème de liaison téléphonique.
Si deux ordres d'achat identiques devaient s'avérer être les plus élevés lors de la vente, l'objet sera attribué à l'acheteur dont l'offre est parvenue en premier à la **SOCIÉTÉ OSENAT.**

PAIEMENT

La vente étant faite au comptant, le paiement des achats devra se faire sans délai.
Le règlement des achats, ainsi que celui des éventuelles taxes s'y appliquant, pourra être effectué en € à : SOCIÉTÉ OSENAT
Coordonnées bancaires : HSBC FRANCE

Titulaire du compte :
JEAN-PIERRE OSENAT FONTAINEBLEAU - 5, RUE ROYALE - 77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale : FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 44261438400018
APE : 741AO
No TVA intracommunautaire : FR 76442614384
N'oubliez pas d'indiquer votre nom et le numéro de votre bordereau d'adjudication sur le formulaire de virement.
Le règlement par chèque ne sera accepté qu'après accord préalable de la **SOCIÉTÉ OSENAT.**
Pour cela, il est demandé que les acheteurs obtiennent, avant la vente, une lettre accréditive de leur banque pour une valeur avoisinant leur intention d'achat, qu'ils transmettront à la **SOCIÉTÉ OSENAT**.
En cas de défaut de paiement de l'intégralité du prix par l'Acheteur dans un délai de 30 jours à compter de la vente, la **SOCIÉTÉ OSENAT** se conformera aux instructions du Vendeur et l'assistera dans la mesure du possible dans l'exécution de ses instructions, soit plus particulièrement le recouvrement du prix d'achat ou l'annulation de la vente.
A défaut de paiement du montant de l'adjudication et des frais, une mise en demeure sera adressée à l'acquéreur par lettre recommandée avec accusé de réception. A l'expiration du
délai d'un mois après cette mise en demeure et à défaut de paiement de la somme due, il sera perçu sur l'acquéreur et pour prise en charge des frais de recouvrement, un honoraire complémentaire de 10 % avec un minimum de 250 €. L'application de cette clause ne fait pas obstacle à l'allocation de dommages et intérêts et aux dépens de la procédure qui serait nécessaire.

RETRAIT DES ACHATS

Aucun objet ou automobile ne sera remis à son Acheteur avant paiement total du prix de vente, comprenant la prime à la charge de l'Acheteur et la TVA, et remise des informations et documents nécessaires selon le paragraphe ci-dessus.
En cas de paiement par chèque ou par virement, la délivrance des objets ou des automobiles pourra être différée jusqu'à l'encaissement. L'objet, l'automobile ou le bateau sera sous l'entière responsabilité de l'acquéreur, dès l'adjudication. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et la **SOCIÉTÉ OSENAT** décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet, l'automobile ou le bateau pourrait encourir. Toutes formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.
Les lots doivent être enlevés au plus tard 8 jours après la vente aux frais et risques de l'acheteur. Au-delà de ce délai, des frais de gardiennage et d'assurance de 100 € par jour vous seront comptés.
Si un objet, une automobile ou un bateau n'est pas retiré par son Acheteur après complet paiement du prix de vente, la **SOCIÉTÉ OSENAT** pourra, après avoir adressé une mise en demeure à cet effet à l'Acheteur, consigner l'objet ou l'automobile en question, aux frais, risques et périls de l'Acheteur.

APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente
Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plait téléphoner à partir du mardi suivant le jour de la vente :

SOCIÉTÉ OSENAT à FONTAINEBLEAU
Tél. 00 33 (O)1 64 22 27 62
Fax O0 33 (O)1 64 22 38 94
ou bien par : **www.osenat.com**

PAYMENT

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

All property is being offered under French Law and the conditions printed in this volume.
It is important that you read the following pages carefully.
The following pages give you as well useful information on how to buy at auction.
Our staff as listed at the front of this catalogue under Sales. Enquiries and information will be happy to assist you.

BUYER'S PREMIUM

The buyer shall pay to OSENAT SAS shall retain for its own account, a buyer's premium on the hammer price equal ta 16 % on the first tranche up to 100 000 euros and equal to 11 % on the tranche exceeding 100 001 euros, plus any applicable VAT at the applicable rate.

VAT RULES

VAT registered buyers from other European Union [EU] countries may have the VAT on the hammer price with their VAT registration number and evidence that the property has been removed from France to the another country of the EU within a month of the date of sale.

RETRAITS DES LOTS DE LA VENTE À LYON - ÉPOQU'AUTO

Les lots doivent être enlevés le soir à la fin de la vente dans la limite des horaires d'ouverture du salon ou le mardi 13 novembre dans la journée. A partir du Mardi 13 novembre 18h00, les objets ou automobiles seront déposés (à la charge de l'acheteur) dans un garde-meuble (objets et motos) ou dans un parking (automobiles). Ces frais de gardiennage et d'assurance seront à la charge de l'acheteur jusqu'à la date d'enlèvement de ceux-ci.

Conception :
eyesstudio contact@eyes-studio.com
Impression ***La Renaissance***

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE
5, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU ■ TEL. +33 (01) 64 22 27 62 ■ FAX +33 (0)1 64 22 38 94
66 AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS ■ TEL. +33 (0)1 80 81 90 11 ■ FAX +33 (0)1 47 23 39 64
107, AVENUE GEORGES CLEMENCEAU ■ 77250 MORET-SUR-LOING ■ TÉL. +33 (0)1 80 81 90 10
contact@osenat.com ■ www.osenat.com
JEAN-PIERRE OSENAT. FONTAINEBLEAU. SA. SU. MAISON DE VENTES VOLONTAIRES DE MEUBLES AUX ENCHÈRES PUBLIQUES AGRÉÉE EN DATE DU 4 AVRIL 2002 SOUS LE NUMÉRO 2002 135 RCS MELUN 442614384